

L coll 699
4

GIULIO RAIOLA

Quelli di Betasom
(Sommerngibili italiani in Atlantico)



GIOVANNI VOLPE EDITORE
ROMA

PRESENTAZIONE

Le operazioni dei Sommergibili Italiani in Atlantico costituiscono un aspetto particolare della nostra guerra marittima.

Abituati alla lotta serrata, fatta di azioni rapide ma sempre aspramente contrastate, tipica delle ristrette acque del Mediterraneo, i nostri Sommergibilisti si trovarono di colpo a combattere la guerra dei grandi spazi, con le sue lunghe estenuanti crociere, le condizioni climatiche e meteorologiche più avverse, le tattiche della guerra di corsa e quelle del « branco di lupi »: affrontarono e superarono brillantemente la prova. Lo spirito di emulazione nei confronti dei colleghi tedeschi, più esperti e dotati di unità progettate proprio per questo tipo di guerra, li spinse a sopperire a talune deficienze dei mezzi con la tenacia ed il generoso ardimento. Scrissero pagine memorabili nella storia della nostra guerra sui mari.

Sono quindi grato a Giulio Raiola di aver voluto, con il suo libro, contribuire alla conoscenza di questo capitolo della nostra storia navale. Lo ha fatto attenendosi strettamente alla verità storica, cogliendo con semplicità, senza falsa retorica, gli aspetti umani della vicenda.

Mi auguro quindi che il suo libro abbia il successo che si merita soprattutto affinché ciò consenta a molti italiani, in particolare ai più giovani, di conoscere e meditare fatti, episodi ed uomini che hanno onorato l'Italia e la sua Marina.

ERNESTO GIURATI
Ammiraglio di Squadra

Alla memoria di mio Padre

Questo libro è stato scritto nell'intento di far conoscere soprattutto alle più giovani generazioni i sacrifici, le avventurose imprese, l'abnegazione degli uomini che appartennero all'Undicesimo Gruppo Sommersibili.

Non è e non vuole essere, quindi, un resoconto completo di tutte le azioni alle quali parteciparono i nostri battelli in Oceano Atlantico dal '40 al '43.

Ho cercato di illustrare — preferibilmente attraverso le parole dei protagonisti e di chi fu loro accanto — alcuni fra i molti episodi salienti svoltisi durante i quaranta mesi di lotta sostenuta dagli italiani in quel difficile teatro di guerra.

G. R.

PARTE PRIMA

I LUPI DI DOENITZ

CAPITOLO I

LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

Quando nel giugno 1940 il primo sommergibile italiano (il « Finzi », al comando del Capitano di Fregata Alberto Dominici) mise la prua oltre lo stretto di Gibilterra, i tedeschi combattevano in Atlantico ormai da dieci mesi. Erano stati mesi di esperienze fondamentali, che avevano rafforzato, nel rischio della lotta quotidiana, l'insidiosa macchina bellica costruita da Karl Doenitz nel periodo fra le due guerre.

Doenitz veniva dall'arma dei sommergibili ed aveva combattuto in Mediterraneo durante il primo conflitto mondiale, con incarichi di comando. La sua esperienza della guerra subacquea era dunque diretta.

Nell'ottobre 1918, al comando di un sommergibile « Germania » di tipo B III, — l'UB-68 — attaccava un convoglio alleato a sud-est della Sicilia, con audace azione in superficie: penetrato nelle maglie della scorta, affondava un grosso piroscafo. Ripreso contatto, dopo lungo inseguimento, con il medesimo convoglio, era costretto ad emergere precipitosamente per avaria, proprio nel bel mezzo delle navi di scorta. L'UB-68 veniva affondato a cannonate e Doenitz fatto prigioniero.

« Nel luglio 1919 tornai a casa. A Kiel, al comando distrettuale della nuova Marina da guerra tedesca, mi venne chiesto se volevo riprendere servizio. Io proposi all'addetto al personale la controdomanda: "Crede che riavremo presto dei sommergibili?" I sommergibili erano stati assolutamente vietati dalle potenze vincitrici nel trattato di Versailles.

La sua risposta fu: "Certamente, lo credo. La situazione non può cambiare. Entro un paio d'anni possiamo sperarlo".

Questa risposta mi diede l'ultima spinta a rimanere nella Marina»⁽¹⁾.

Solo nel 1935, però, Doenitz ritornava ai sommergibili. L'arma subacquea tedesca doveva essere ricostruita e tale compito fu affidato a lui. La scelta fatta dall'Ammiraglio Raeder, Comandante in Capo della Marina Germanica, non avrebbe potuto essere migliore.

Doenitz si accinse al suo compito dedicando «di nuovo anima e corpo» alla propria missione di sommergibilista. Quest'uomo dall'apparenza fredda e distaccata, era un entusiasta del mezzo bellico subacqueo: «Ero affascinato da questa singolarissima navigazione che abbandona il marinaio subacqueo a se stesso e gli assegna nell'immensa vastità dell'oceano un compito che esige volontà e forza d'animo; ero affascinato da quell'eccezionale cameratismo del sommergibile, risultante dal comune destino, dalle indistinguibili, identiche condizioni di vita di ciascun membro di un equipaggio, in cui ognuno aveva bisogno di ogni altro e di nessuno si poteva fare a meno. Ciascun sommergibilista aveva intuito nel suo cuore questa immensità dello spazio e del compito e, sentendosi ricco come un re, non avrebbe fatto il cambio con nessuno»⁽¹⁾.

La conclusione dell'accordo navale anglo-tedesco, nel giugno 1935, aveva posto le basi per la rinascita dell'arma subacquea. Ai tedeschi era nuovamente permesso di possedere sommergibili e, in base all'accordo, il tonnellaggio di tale tipo di navi non poteva superare il 40 per cento del tonnellaggio subacqueo britannico. Gli inglesi, peraltro, possedevano pochi sommergibili in rapporto con la loro potenza navale. Il compito della marina britannica era piuttosto quello di proteggere le grandi vie di comunicazione dell'Impero e della madrepatria, che non di insidiare quelle altrui. È questo il motivo per cui la Gran Bretagna contava solo 57 sommergibili mentre, per esempio, la Francia ne aveva 78.

Gli inglesi, oltretutto, erano persuasi che l'arma subacquea fosse un'arma superata. Questa certezza si basava soprattutto

sulla fiducia nell'ASDIC, un mezzo di individuazione dei sommergibili che poteva segnalare la presenza di un battello da oltre 100 metri di distanza mediante l'utilizzazione di onde ultrasoniche riflesse dall'eco.

Winston Churchill, uno dei pochi che valutò immediatamente in tutta la sua pericolosità la minaccia subacquea germanica, scrive: «Il primo promemoria che stesi all'Ammiragliato riguardava la prospettiva della minaccia sottomarina nell'immediato futuro: "4 settembre 1939 - Al Direttore del Servizio Informazioni Marina - Prego farmi pervenire un quadro delle forze subacquee tedesche che sono in efficienza o che lo saranno nei prossimi mesi. Vogliate distinguere i sommergibili che possono affrontare l'Oceano e quelli di minore portata. In ogni singolo prospetto vi prego di esporre il probabile raggio d'azione calcolato in giorni e in miglia"».

Venni subito informato che il nemico aveva sessanta sommergibili e che un centinaio sarebbe stato pronto al principio del 1940. Il giorno 5 mi venne fornito un prospetto particolareggiato che meritava ampia riflessione. Il numero dei sommergibili tedeschi a vasta autonomia era imponente e rivelava le intenzioni del nemico di operare negli oceani entro il minor tempo possibile»⁽²⁾.

La prima flottiglia tedesca da combattimento subacqueo fu formata da tre piccoli battelli da 250 tonn.: l'U-7, l'U-8 e l'U-9. Si chiamò Flottiglia Weddigen dal nome dell'asso subacqueo della prima guerra mondiale. Doenitz ne assunse il comando con il grado di Capitano di Fregata.

Quell'anno fra il 1935 e il 1936 fu un anno di intensa preparazione, di addestramenti continui, di esperienze fondamentali per il futuro dell'Arma Subacquea germanica. «Io credevo nella forza di combattimento del sommergibile» scrive Doenitz. E volle che gli equipaggi ne fossero convinti e coscienti: il sommergibile non era — come taluno andava dicendo — una arma superata. «L'arma subacquea doveva essere addestrata per quanto possibile all'impiego di guerra», continua il Comandante della Weddigen. E i battelli e gli equipaggi della flottiglia operarono in azioni perfettamente simili a quelle

belliche, addestrandosi, giorno dopo giorno, all'attacco in ogni condizione di mare e di tempo possibili. Condizione per l'attacco in immersione e in superficie, la distanza di 600 metri dal bersaglio. « Anche se la nave presa di mira si accorgeva dell'attacco del sommergibile al momento del lancio, qualsiasi manovra della nave stessa per sottrarsi all'attacco giungeva troppo tardi... Non consideravo affatto provata la sicura efficacia dell'ASDIC... La guerra dimostrò più tardi che avevo avuto ragione » (1).

Doenitz riteneva che il sommergibile fosse un ottimo attaccante notturno di superficie, una sorta di torpediniera, estremamente manovrabile, scarsamente visibile; la tattica dell'attacco notturno con torpediniere poteva quindi benissimo applicarsi all'arma subacquea.

Fu senza dubbio questa l'intuizione che portò ad una vera e propria svolta nella guerra subacquea. Una svolta che — come Doenitz giustamente sostiene — colse del tutto impreparati i nemici della Germania. La tradizionale tecnica di questo tipo di guerra che aveva fino allora sfruttato soprattutto la caratteristica più saliente del sommergibile, vale a dire la possibilità d'attaccare navigando in immersione, veniva sostituita dall'attacco notturno in superficie. La navigazione subacquea diventava, così, essenzialmente arma di difesa, una volta portato a fondo l'attacco. Il sommergibile, infatti, dopo aver vibrato il suo colpo contro il bersaglio, si immergeva per sfuggire alla caccia dei suoi tradizionali nemici: l'aereo, il cacciatorpediniere e il cacciassommergibile.

Il problema di individuare i lati altamente positivi come quelli negativi di tale nuovo tipo di impiego, si pose immediatamente a Doenitz e ai suoi collaboratori. Non bastava teorizzare, bisognava anche dimostrare per poter efficacemente applicare sul piano tattico. Le incognite che il nuovo modo d'impiego poneva erano numerose. Quando era il caso di attaccare in superficie e quando di rimanere immersi? Come non perdere di vista il nemico avvistato durante il giorno per poterlo efficacemente attaccare nelle ore notturne? Il disimpegno, dopo l'attacco, doveva generalmente compiersi utiliz-

zando le peculiarità nautiche del sommergibile, vale a dire immergendosi, o poteva avvenire in alcuni casi anche restando in superficie?

A queste domande avrebbe risposto solamente l'esperienza; l'addestramento che i sommergibilisti attuavano alla Weddigen serviva proprio a tale scopo. Una cosa rimaneva comunque a fondamento della nuova tattica « inventata » da Doenitz: l'elemento umano: solo le più alte qualità di coraggio, di sicurezza, di dominio di se stessi potevano portare i sommergibilisti al successo. Lo spirito d'iniziativa e l'audacia dovevano sposarsi con la prudenza. Qui rifulgeva non solo la virtù del comandante del battello, ma anche quella dell'equipaggio a lui affidato, secondo un antico, significativo detto: « Uno per tutti, tutti per uno ».

Portare la massima offesa al nemico significava unire le proprie forze per assestargli colpi più duri. La tattica di gruppo o di « branco » come fu poi immaginosamente chiamata, nacque naturalmente da questo semplice ed ovvio concetto. L'esperienza della prima guerra mondiale, oltretutto, era piuttosto indicativa: gli inglesi, se attaccati sulle loro rotte vitali, avrebbero nuovamente reagito con la formazione di convogli scortati. La tattica di gruppo (ipotizzata ma mai applicata durante il primo conflitto) era la risposta al concentramento di forze avversarie.

« Attraverso il concentramento su determinati obiettivi — scrive un comandante tedesco di sommergibile che fu tra i primi collaboratori di Doenitz — si presentava la necessità di una collaborazione tattica dei sommergibili impiegati in spazi marittimi o campi d'operazione limitati. Si trattava di trovare l'avversario, di segnalargli la presenza, e di attaccarlo col maggior numero possibile di sommergibili. Così la fine del 1935 divenne la data di nascita della tattica di branco, sviluppata in seguito magistralmente. La via che doveva condurvi passò per molte tappe. Servì all'inizio da madrina la tattica delle torpediniere per i compiti di ricognizione e di sicurezza in mare. Si cominciò con la dislocazione di pattuglie d'avanscoperta e di avanguardia. All'avvistamento del nemico, l'unità

che lo aveva scorto per prima lo attaccava dopo averne segnalata per radio la presenza, e le altre unità s'univano all'attacco. Questo modo di procedere andava bene soltanto contro un avversario di velocità inferiore. Esso venne perciò completato con la dislocazione, dietro la pattuglia di testa, di uno o più gruppi di sommergibili, i quali dovevano operare contro l'avversario segnalato. In numerose esercitazioni e manovre furono provate le forme tattiche nelle più diverse varianti. Esse condussero fino alla formazione in cerchio, in cui l'avversario s'imbatteva e nella quale il primo sommergibile avvistato aveva il compito di mantenere il contatto e gli altri sommergibili schierati in cerchio fungevano da gruppo d'appoggio» (1).

La tattica di gruppo portava, naturalmente, a Doenitz ed ai suoi collaboratori un'altra serie di gravosi problemi che andavano risolti. Fra l'altro, era necessario chiarire se fosse o meno possibile guidare un'azione «a branco» da terra o da un sommergibile particolarmente attrezzato a tale scopo. Necessitava anche risolvere la somma dei quesiti tecnici che naturalmente si ponevano nel settore comunicazioni: come avrebbero comunicato fra loro e con il comando i diversi battelli? Su quali lunghezze d'onda, in quali condizioni di mare e di tempo? Un'altra domanda — che avrebbe trovato risposta soltanto nella pratica — riguardava la disposizione dei sommergibili in mare, l'organizzazione dei diversi gruppi, il problema più strettamente tattico, insomma. La pratica della guerra subacquea rivelò, comunque, fin dai primi tempi, che era impossibile comandare un'azione «a branco» da un sommergibile, mentre si poteva farlo da terra. Risultò inoltre che il compito tattico del comando a terra si esplicava fino al momento dell'attacco: da quel momento i battelli restavano affidati ciascuno al comandante a bordo ed il successo dipendeva dal suo spirito d'iniziativa e dal suo coraggio.

La tattica di branco fu sperimentata in esercitazioni di notevole mole per la prima volta nel 1937, nel Baltico, sotto la direzione di Doenitz che si trovava a Kiel e dirigeva l'operazione per radiotelefono. «Il successo fu impressionante» egli scrive.

Gli inglesi furono colti del tutto impreparati dalla nuova tattica tedesca. Winston Churchill dice, fra l'altro, a questo proposito: «I sommergibili tedeschi iniziarono allora ad impiegare nuovi metodi di attacco che divennero famosi col nome di branchi di lupi». E commenta: «Ora che l'uragano si scatenava in tutta la sua furia, difettavamo di apparecchiature scientifiche pari alle necessità» (2).

Anche il Capitano Roskill, del resto, ribadisce i concetti dell'ex Premier britannico sostenendo che «... quando il numero dei sommergibili a sua disposizione (*di Doenitz* n.d.A.) aumentò, egli fu in grado di ordinare attacchi nei quali cooperavano diversi sommergibili. Egli aveva atteso a lungo l'opportunità di introdurre questa innovazione tattica e i «branchi di lupi», come furono chiamati in seguito, vennero creati un po' per volta fra l'ottobre 1940 e il marzo 1941. Questo mutamento ci colpì imprevedutamente e ci trovò impreparati» (3).

Due uomini, insomma, vedevano lontano, sui due fronti di lotta: il capo dei sommergibili tedeschi Comandante Karl Doenitz e il Primo Lord dell'Ammiragliato Sir Winston Churchill. Furono questi due uomini, così diversi per temperamento, preparazione, carattere, i grandi protagonisti della «Battaglia dell'Atlantico» durante la quale l'arma subacquea tedesca giunse davvero «a due passi» dalla vittoria definitiva. Ma sia Churchill che Doenitz non trovarono molte persone responsabili disposte ad ascoltarli. L'uomo di stato britannico, con quel preciso intuito in materia di politica navale che ne faceva un vero e proprio «marinaio» (qualifica alla quale teneva moltissimo, al punto da usarla nelle sue lettere al Presidente Roosevelt) aveva disapprovato la concessione fatta con l'accordo tedesco-britannico del '35, di una flotta subacquea alla Germania. Dal canto suo Doenitz, naturalmente per motivi opposti, si sforzava di persuadere i propri superiori diretti e l'autorità politica del suo paese che l'arma subacquea poteva diventare determinante per conseguire la vittoria.

La lunga lotta sostenuta dal «Fuehrer der Unterseeboote» (Comandante dei sommergibili) per ottenere una politica navale più lungimirante con l'approntamento di un maggior

numero di battelli subacquei, fu — purtroppo per la Germania — in buona parte vana. Solo verso la fine del conflitto Hitler gli prestò ascolto. Ma era ormai troppo tardi.

« Questa — commenta Doenitz — fu la tragedia della guerra subacquea tedesca nel secondo conflitto mondiale » (1).

Con la chiarezza che gli è solita, il Grande Ammiraglio inquadra la grave situazione con queste poche righe: « Credo che raramente un ramo delle forze armate di un paese sia entrato in guerra con mezzi così esigui. La nostra arma subacquea non poteva in realtà vibrare al nemico che colpi di spillo. Ma in tal modo non ci si può illudere di ridurre una delle maggiori potenze navali ed un vasto Impero, a mendicare la pace » (1).

Un esperto navale italiano, il Comandante Bragadin, annotando il libro dell'Ammiraglio tedesco Friedrich Ruge « La guerra sul mare 1939-1945 » ed. Garzanti, 1961, esprime il parere che la situazione tedesca e soprattutto la mancata collaborazione fra Aeronautica e Marina, « si potrebbe trasferire quasi integralmente, anche nei dettagli, a quanto si verificò fra Marina ed Aeronautica italiane ». L'osservazione è perfettamente calzante come ha dimostrato ampiamente la pubblicistica specializzata in questi ultimi anni.

Ciò a parte, le opinioni dei due ammiragli germanici Doenitz e Ruge appaiono, nelle loro opere scritte parecchi anni dopo la fine del conflitto, molto divergenti, in particolare circa la condotta della guerra.

Va ricordata, qui, l'azione del Grande Ammiraglio Raeder, Comandante in Capo della Marina Germanica, nel periodo fra le due guerre e per buona parte della seconda. Fu Raeder che, nella sua qualità di responsabile della Marina, presentò ad Hitler due piani per il rafforzamento della medesima. Fra i due piani Hitler scelse quello che gli appariva più consono alla potenza della nuova Germania: fu il « Piano Z » che avrebbe richiesto, per la sua attuazione, per lo meno un decennio e prevedeva la costruzione di una *fleet in being* capace di tener testa a quella britannica: 10 corazzate da 50 mila tonnellate, 12 da 20 mila, 3 da 10 mila, 4 portaerei da 20 mila, 27 incro-

ciatori fra pesanti, medi e leggeri, 22 esploratori, 68 caccia, 90 torpediniere, 27 sommergibili da grande crociera, 62 sommergibili del tipo IX, 100 del tipo VII, 60 del tipo II, oltre 300 unità minori. Questa sarebbe stata, nel 1948, la nuova flotta tedesca.

Due critiche si appuntarono subito contro questo piano (che venne ovviamente abbandonato a guerra iniziata). Prima di tutto si argomentava in molti ambienti navali che la guerra contro l'Inghilterra era inevitabile e, anche, imminente. In secondo luogo si riteneva che il modo più efficace di costringere la Gran Bretagna alla resa, fosse costituita da una decisa azione contro i suoi rifornimenti, tallone d'Achille delle isole britanniche.

« Il Regno Unito, invece, fulcro dell'Impero Britannico — scrive nel citato libro l'ammiraglio Ruge — dipendeva ancor più dal mare che nella prima guerra mondiale, perché all'incremento di popolazione non aveva corrisposto un analogo incremento della produzione locale... Da oltremare provenivano undici milioni di metri cubi di legno, 8 milioni di tonn. di minerali ferrosi, gran parte dei viveri, tutti gli olii per 12 milioni di metri cubi. La resistenza o il crollo della Gran Bretagna dipendevano da queste importazioni che nel 1939 raggiunsero i 68 milioni di tonnellate ».

In periodo di pace l'Inghilterra importava 50 milioni di tonnellate: 43 milioni di tonnellate era il minimo, secondo Churchill, per poter sopravvivere.

Il piano Z, non considerando questi dati, mirava a distruggere la flotta inglese da guerra anziché puntare alla resa della fortezza britannica per mancanza di rifornimenti. Il traffico mercantile era il flusso sanguigno dell'Inghilterra e chi lo avesse interrotto o ridotto in misura molto notevole, avrebbe bloccato il cuore stesso della Nazione britannica.

Doenitz si oppose in tutte le maniere al piano Z che egli considerava semplicemente deleterio. Nel giugno del 1939 « pur non essendo che un Capitano di Vascello in posizione subordinata » Doenitz chiese a Raeder di rappresentare ad Hitler le preoccupazioni dei sommergibilisti. Egli sosteneva che, in

caso di guerra con l'Inghilterra, l'aver trascurato di creare una grande flotta subacquea poteva rivelarsi un errore fatale. Ma Hitler gli fece rispondere che mai si sarebbe giunti ad una guerra con gli inglesi perché «questo avrebbe significato la fine della Germania».

Poco dopo però, Doenitz tornava alla carica. In un documento dal titolo: «Idee sullo sviluppo dell'arma subacquea» egli sosteneva che in caso di una guerra contro gli inglesi, «il mezzo di lotta più appropriato e quello che può essere più rapidamente sviluppato (in confronto ad una flotta) è il sommergibile... Nella lotta subacquea nell'Atlantico, la parte principale spetta al sommergibile lanciasiluri; nei sommergibili VII b e anche tipo IX abbiamo i modelli più adatti per tale funzione. Per operare con successo occorrerebbero 100 sommergibili permanentemente pronti all'azione, cioè in tutto 300 di questi tipi. Un limite massimo all'impiego non c'è. Quanto alla proporzione numerica fra i sommergibili VII b e VII c e quelli di tipo IX, sembra consigliabile secondo i criteri odierni, fissarla in 3 a 1» (1).

I tipi VII dovevano costituire il nerbo dell'arma subacquea tedesca durante la battaglia dell'Atlantico; più grandi dei tipi II che dislocavano 279-329 tonn. (rispettivamente in superficie ed in immersione) i tipi VII dislocavano 753-857 tonn. e potevano navigare alla buona velocità di 17,2 nodi in superficie e 8 in immersione, velocità sufficiente per inseguire i convogli lungo le grandi rotte atlantiche. Il tipo IX da «grande crociera» stazava 1032-1153 tonn. sviluppando una velocità di 18,2-7,3 nodi).

Doenitz concludeva: «Tutte queste nuove costruzioni sono da considerarsi necessarie per poter condurre con successo la guerra alla Gran Bretagna». Anche il Capo della Flotta, Ammiraglio Bohem spalleggiò Doenitz con una decisa nota a Raeder. A proposito del quale ultimo, il Capo dei Sommergibili tedeschi così commenta: «Il comandante in Capo della Marina aveva lanciato il suo avvertimento. Ma egli si attenne alle direttive del governo. Si creò così una delle situazioni più tragiche della storia navale».

Un acuto studioso dei problemi navali germanici, il dott.

Jürgen Rohwer, in un suo breve ma informatissimo studio su «La guerra dei sommergibili e il suo fallimento nel 1943» (nella traduzione dovuta all'Ammiraglio Paolo M. Pollina, già valoroso sommergibilista in Atlantico) parla di «opinioni contrastanti» in seno alla Marina Tedesca e dice: «Doenitz era giunto alla conclusione che, per tale evenienza (*la guerra con l'Inghilterra* n.d.a.) bisognava considerare in primo luogo la costruzione di una flotta subacquea... Nell'ambito dell'OKM (*Comando Supremo della Marina* n.d.a.) si era invece dell'opinione che il sommergibile, anche in futuro, avrebbe dovuto operare isolatamente e si diede pertanto particolare considerazione all'incrociatore sommergibile con potente armamento di artiglieria e considerevole autonomia... Tale divergenza di opinioni portò a un sensibile ritardo nella costruzione dei sommergibili negli anni che precedettero il conflitto».

È interessante osservare che il punto di vista dell'Alto Comando della Marina Germanica coincideva, in sostanza, con le vedute delle altre maggiori Marine, ivi compresa quella italiana. In realtà la «scoperta» di Doenitz era talmente rivoluzionaria nella sua semplicità, da risultare di non facile acquisizione agli ufficiali degli alti comandi, i quali ancora ritenevano che le flotte navali dovessero basare la propria forza combattiva sui classici criteri della prima guerra mondiale: corazza e cannone.

Un'altra testimonianza, pure germanica, circa il dissidio fra Doenitz e Raeder in merito alla condotta della guerra navale, ci viene dall'ammiraglio Friedrich Ruge, Capo di Stato Maggiore della nuova Marina Tedesca dal 1957 al 1961. Nella sua opera già citata, Ruge intende giustificare l'azione del Grande Ammiraglio Raeder e così scrive: «...Le divergenze di opinione circa il tipo di sommergibile da costruire, si protrassero a lungo... È comprensibile che l'uomo preposto allo sviluppo di un'arma (*Doenitz* n.d.a.) ravvisi in essa il miglior mezzo da combattimento. Ma è naturale che il capo di una forza armata debba regolarsi secondo le direttive politiche, ed è altrettanto comprensibile che in un'epoca di progressi tecnici rivoluzionari, egli non possa fondare i suoi piani operativi su un'unica arma, anche se essa sembri promettergli i più grandi successi. In tempo di

pace nessuno in Germania poteva sapere in modo esatto fino a qual punto gli inglesi si fossero effettivamente preparati alla lotta contro i sommergibili. Poche settimane dopo lo scoppio del conflitto, il Capo Flottiglia Sommergibili annotò nel suo diario di guerra che i mezzi antisommergibili degli inglesi non erano così efficienti come egli si era aspettato. Ma è chiaro che nel ricostruire una flotta non ci si poteva basare su questo fatto ».

È evidente, da questi estratti del suo libro, che l'ammiraglio Ruge non condivide, nemmeno attualmente, le opinioni di Doenitz. Ruge, infatti, con la competenza che gli viene dall'aver ricoperto fra il '44 e il '45, l'incarico di Capo per le Costruzioni Navali della marina tedesca afferma: « La critica al numero limitato dei sommergibili è stata occasionalmente condensata in uno scarso giudizio: "Con 1000 sommergibili all'inizio della guerra, l'Inghilterra sarebbe stata eliminata". Ciò sembra convincente ed esatto in teoria, ma la fredda valutazione dimostra che, così come stavano le cose, tale numero di sommergibili non avrebbe potuto neppure lontanamente esser pronto allo scoppio della guerra. I motivi di erano tecnici e politici. Dal 1935 al 1939 i cantieri tedeschi costruirono 300 mila tonnellate di navi da guerra, ma 1000 sommergibili avrebbero comportato la costruzione di 800 mila tonnellate: oltre a questi si sarebbe dovuto costruire una flotta costiera che mantenesse libere le rotte d'uscita. Ciò sarebbe stato impossibile nel breve tempo a disposizione, tenuto conto del contemporaneo potenziamento dell'Esercito e dell'Aeronautica. ».

L'ex-Comandante dell'Arma subacquea tedesca, peraltro, esprime nel proprio libro già citato, un parere seccamente e nettamente opposto a quello di Ruge: « Io considero inconsistenti le affermazioni secondo le quali i cantieri tedeschi e l'industria nazionale non avrebbero potuto far fronte, negli anni anteriori al 1943, ad una costruzione di sommergibili su vasta scala. La Marina tedesca da guerra, anche durante il conflitto, fino al 1943, non ha ottenuto nemmeno il 5 per cento della produzione di acciaio tedesco per il suo armamento. Per di più per la costruzione dei sommergibili non sarebbero stati adattati soltanto i cantieri marittimi, ma anche quelli fluviali.

L'industria ed i cantieri erano più che sufficienti alla bisogna ». Si noti che Doenitz allude anche al periodo fra il 1939 e il 1943, laddove Ruge si riferisce al periodo 1935-1939. In sostanza il primo si riferisce anche ai quattro anni iniziali del conflitto, quando la situazione era ancor più pesante sotto il profilo delle costruzioni navali. Un dissidio completo, quindi, divide anche oggi, in questa materia, i due ammiragli.

Le difficoltà del Comandante l'arma subacquea germanica furono notevoli, prima e durante la guerra. Esse avevano origine da valutazioni molto divergenti fra lui e per esempio l'ammiraglio Raeder; o da veri e propri scontri fra lui e il Maresciallo dell'Aria Hermann Goering. Quest'ultimo aveva coniato il motto « Ciò che vola mi appartiene » e soltanto l'intervento di Hitler riuscì ad aggirare la sua opposizione in merito all'assegnazione di un limitato quantitativo d'aerei al Comando dell'Arma Subacquea. Si era così creata in Germania una frattura fra Aviazione e Marina, frattura resa più grave dall'assoluta mancanza di un'aviazione navale tedesca. Doenitz, pertanto, venne privato quasi completamente degli « occhi » aerei che gli sarebbero stati indispensabili e, dal '43 in poi, di un'adeguata protezione d'apparecchi da caccia sul Golfo di Biscaglia dove l'Air Force e l'Aviazione Americana la facevano da padrone, individuando con i radar e distruggendo decine di sommergibili tedeschi e italiani durante la navigazione di rientro o di partenza in prossimità delle loro basi sbanesi.

In tali condizioni e fra numerose difficoltà, la guerra subacquea s'affacciò dinanzi alle coste di Scozia la mattina del 5 settembre 1939, quando la torretta d'un sommergibile germanico emerse da quelle acque per la prima azione bellica vera e propria: si trattava dell'U-48, al comando del Capitano di Corvetta Schultze.

Era uno dei più piccoli battelli in dotazione alla marina tedesca. Schultze era stato addestrato con il suo equipaggio alla Weddigen, nel Baltico. In molti mesi di esercitazioni la « gente » di bordo aveva imparato il mestiere dal vero.

Lanciato l'allarme, sull'U-48 tutto si svolse con rapidità e

precisione, esattamente come durante le manovre in tempo di pace.

« Posto di combattimento. Avvertire non appena la nave trasmette. Emersione ».

Il portello si apre, comandante e secondo sono già in torretta, già gli artiglieri si precipitano correndo al cannone mentre le ondate del mare grosso spazzano la coperta.

La nave avvistata è senza bandiera e non reca segni di neutralità. Si sparano alcuni colpi d'avvertimento dinanzi alla prua del piroscafo che alza bandiera britannica e poi accosta per fuggire.

Il radiotelegrafista che è in ascolto, segnala al comandante che la nave sta lanciando segnali radio. « Attaccati da un sommergibile. Ecco la nostra posizione... ».

La « Royal Sceptre » — questo è il suo nome — s'è messa nei guai. Avrà il trattamento riservato al nemico, ora, secondo le regole internazionali. Il cannone spara adesso per colpire. Alcuni colpi, infatti centrano il piroscafo ed allora gli inglesi si calano svelti nelle scialuppe. Ma il radiotelegrafista britannico continua a battere il tasto della sua radio: è rimasto a bordo.

Parte un siluro, sono le 13,38: la « Royal Sceptre », nave britannica di 5800 tonnellate, ha un drammatico sussulto mentre una colonna d'acqua s'alza dalla carena squarciata. Il bastimento affonda, le scialuppe si allontanano, un gorgo immane e il sospiro rantoloso dell'aria che esce dal gran corpo morente. È la fine. Sul mare, adesso, solo qualche rottame e qualche macchia di nafta. La prima nave britannica della seconda guerra mondiale è colata a picco.

(In realtà può considerarsi che la prima nave britannica affondata da sommergibili germanici sia stata — il 4 settembre — il piroscafo passeggeri « Athenia »: scambiatolo per un incrociatore ausiliario, il comandante Lemp con il suo U-30, l'aveva attaccato e colpito con il siluro. Doenitz venne a saperlo solo al rientro del battello. Lemp, sottoposto ad inchiesta, dimostrò la propria buona fede. Come è noto, le limitazioni, agli inizi della guerra, comprendevano anche le navi passeggeri del nemico).



Il sommergibile « Calvi » in navigazione nell'Atlantico Centrale.

Ormai l'allarme è dato. Da un capo all'altro dell'Inghilterra le parole terribili trascorrono nell'etere, giungono alle cuffie di chi ascolta, nei porti, sulle navi, all'Ammiragliato: « Attaccati da sommergibile tedesco. Affondiamo ». Sembra una drammatica eco ripercossa attraverso il tempo, dagli anni terribili del precedente conflitto. « Attaccati da sommergibile tedesco: affondiamo »: le ore della paura per gli inglesi sono tornate.

Churchill l'aveva previsto. Egli racconta, infatti come la sua prima seduta all'Ammiragliato (di cui era Primo Lord) il 4 settembre, fu dedicata in buona parte all'argomento sommergibili e come decise di attenersi alla tattica della guerra precedente (nonostante le polemiche che tale tattica aveva suscitato in quegli anni lontani) vale a dire al sistema dei convogli antisommergibili. Con l'energia che costituiva la sua caratteristica saliente, Churchill ordinò inoltre una serie di misure d'emergenza (cannoni sulle navi mercantili, armamento di pescherecci con apparecchi ASDIC) che avrebbero dovuto, in un primo tempo, arginare l'attacco dei sommergibili tedeschi.

Gli uomini di Doenitz, peraltro, avevano in quel momento dalla loro l'elemento sorpresa e, soprattutto, l'impeccabile preparazione al combattimento.

I risultati non tardarono a vedersi e le cifre, in tonnellate, degli affondamenti, raggiunsero subito valori chiaramente indicativi: in settembre, primo mese di guerra, 175 mila tonnellate, nell'ottobre 125 mila, 80 mila in novembre e, in dicembre 125 mila. Altre perdite gravissime per il naviglio britannico si ebbero per le mine sparse dai battelli tedeschi agli imbocchi dei porti: ben 115 navi nei primi sette mesi di guerra per 394.533 tonnellate, secondo il Roskill.

Churchill a questo proposito annota: « La sola cosa che mi abbia realmente spaventato durante la guerra fu il pericolo sottomarino ».

È di questo periodo l'incredibile impresa dell'U-47 che nella notte fra il 13 e il 14 ottobre, al Comando di Günter Prien, l'asso dell'arma subacquea germanica, violava il porto di Scapa Flow affondandovi la « Royal Oak » e danneggiando gravemente la « Repulse ».

Dopo l'impresa di Norvegia durante la quale, con grave disappunto di Doenitz, l'arma subacquea pressoché al completo fu dislocata, per ordine di Hitler, nel mare del Nord e colse scarsi successi per una serie di gravi deficienze riscontrate nei siluri magnetici, la guerra riprese in Atlantico nell'estate del '40.

Ai veterani dei primi giorni s'erano adesso aggiunti molti altri nuovi equipaggi e comandanti. Fra i suoi lupi Doenitz ricorda con giustificato orgoglio, numerosi nomi che «fecero tremare la vecchia Inghilterra»: Prien, Schepke, Kretschmer, Schultze, Endrass, Liebe, Lüth, Frauenheim, Ohern, Wohlfahrt, Jenisch, Schnee ed altri. Erano i primi di una grande schiera e caddero quasi tutti.

Gli inglesi si difendevano con le unghie e con i denti. Realizzarono un colpo micidiale quando riuscirono ad affondare, nello spazio di pochi giorni, i tre più famosi «lupi» tedeschi: Prien, Schepke e Kretschmer: solo quest'ultimo si salvò.

In «La seconda guerra mondiale», Winston Churchill racconta: «L'8 marzo l'U-47 del capitano Prien venne affondato col suo comandante e tutto l'equipaggio dal cacciatorpediniere «Wolverine»; nove giorni dopo venivano affondati l'U-99 e l'U-100 mentre erano impegnati nell'attacco combinato ad un convoglio. Entrambi erano comandati da ufficiali eccezionali; l'eliminazione di questi tre uomini di grande capacità ebbe notevoli effetti sugli sviluppi della battaglia. Pochi comandanti, fra i loro successori, li eguagliarono in ferocia, capacità ed audacia».

Confermata che fu la fine di Prien, Karl Doenitz scrisse di suo pugno (come riferisce Wolfgang Frank in «I Lupi e l'Ammiraglio» ed. Baldini & Castoldi) il seguente ordine del giorno ai suoi sommergibilisti:

«Ordine del giorno del comandante delle forze subacquee.

Günter Prien, l'eroe di Scapa Flow, ha compiuto il suo ultimo viaggio. Noi sommergibilisti ci inchiniamo in fiero cordoglio e lo salutiamo insieme ai suoi uomini. Anche se giace in fondo all'Oceano, Günter Prien è ancora in mezzo a noi. Nessun sommergibile salperà per l'occidente senza essere ac-

compagnato da lui, senza essere seguito dal suo spirito. Nessun colpo all'Inghilterra sarà da noi condotto senza di lui, che ha sempre spronato all'attacco. Traboccante di forza giovanile e di spirito tendente dritto alla meta, rimarrà per i sommergibilisti esempio eterno. Lo perdiamo e lo conquistiamo di nuovo, egli è diventato il simbolo della nostra incrollabile volontà di lotta contro l'Inghilterra. La lotta continua nel suo spirito».

La grande lotta sull'Oceano, che Churchill stesso aveva denominata «Battaglia dell'Atlantico» era dunque nel suo pieno svolgimento quando — nel giugno 1940 — i primi nostri sommergibili misero le prue fuori dal Mediterraneo, passando audacemente fra le insidie dello Stretto di Gibilterra, ed iniziando, nell'immensità oceanica, un capitolo di gloria e di ardimento, ma anche di delusioni e sacrifici sanguinosi, per la nostra arma subacquea.

I protagonisti della dura guerra italiana in Oceano — accanto ai provetti colleghi germanici — si chiamarono «Atlantici». Le loro imprese, spesso sfortunate ma sempre degne della nostra grande tradizione marinara, sono l'argomento delle pagine che seguono.

(1) KARL DOENITZ - *Dieci anni e venti giorni*. Ed. Garzanti, 1960.

(2) W. CHURCHILL - *La seconda guerra mondiale*. Ed. Mondadori.

(3) ROSKILL - *The battle of Atlantic*.

CAPITOLO II

GLI ACCORDI DI FRIEDRICHSHAFEN

Il 10 giugno 1940 si alzava, sul Mediterraneo, il grande sipario della guerra. Dopo circa 10 mesi di « non belligeranza », Mussolini chiamava alle armi gli italiani in quella che — date le sue premesse d'ordine geografico, politico e strategico — non poteva essere che una guerra soprattutto marittima.

Nostra avversaria diretta (e nostra sola avversaria dopo il crollo francese) l'Inghilterra; una nazione la cui orgogliosa potenza navale appariva ed era formidabile, il cui spirito marinaro collaudato durante secoli di storia, costituiva il principale fondamento della sua grandezza politica.

Ci saremmo battuti, in Mediterraneo, contro questo popolo spiccatamente marinaro in una « guerra d'indipendenza e di sicurezza marittima » che avrebbe ricordato « le fasi più drammatiche della seconda e terza guerra punica ». Il Mediterraneo tornava quindi ad essere « il campo nel quale si misurano le forze e si decidono i destini dei grandi popoli ».

Così, allora uno storico, il Silva ⁽¹⁾. Egli aggiungeva: « L'Italia vuole quel mare non per rinserrarvisi, ma come libera via d'espansione naturale » e sosteneva con un certo ottimismo che « il problema mediterraneo, come problema essenziale di vita, è penetrato ormai profondamente nella coscienza politica del popolo italiano ».

Certo, Mussolini non s'era risparmiato nella ricostruzione della Flotta. Fin dal suo avvento al potere nel 1922, egli aveva mostrato la più ferma persuasione circa l'inderogabile neces-

sità per l'Italia d'essere una potenza sul mare. « La Marina — aveva detto — costituisce la gerarchia degli Stati ».

Mai, in realtà, la Marina venne rafforzata come durante il Regime Fascista. Sui criteri tecnici che furono alla base di tale impressionante potenziamento, ancora si discute negli ambienti « specializzati ». L'ostracismo dato alle portaerei, la mancata istituzione di un'aviazione navale, l'inesistenza d'un'efficace collaborazione tattica e strategica fra navi ed aerei, pesarono senza dubbio in modo grave e spesso determinante durante le varie fasi del conflitto. È certo, comunque, che mai, come in quel decimo giorno del giugno 1940, la Marina Italiana raggiunse un pari livello di potenza, comparativamente alle altre marine del mondo.

Il confronto numerico fra le forze italiane da una parte e quelle anglo-francesi dall'altra, mostra peraltro con la chiarezza delle cifre, che per quanto la Marina Italiana avesse potenziato in quantità e qualità il proprio naviglio, la sproporzione a nostro sfavore era evidentissima.

Le forze anglofrancesi in Mediterraneo disponevano, all'inizio del conflitto, di otto corazzate (tre britanniche e cinque francesi) contro due sole unità italiane dello stesso tipo (« Cavour » e « Andrea Doria », navi rimodernate); di due navi portaerei (una francese ed una britannica) contro nessuna nave italiana del genere; di nove grandi incrociatori (tre dei quali britannici e sei francesi) contro dodici italiani; di sessantatré cacciatorpediniere (32 francesi e 31 britannici) contro i 40 italiani. I francesi, infine, disponevano di 29 grandi cacciatorpediniere laddove l'Italia ne era completamente priva. La flotta subacquea italiana era composta da più di un centinaio di sommergibili contro la sessantina di cui disponevano gli anglofrancesi.

La formula strategica di massima con la quale era stato dato il via alle operazioni appariva piuttosto vaga: « Offensiva marittima ovunque ». Si trattava più che altro, di uno *slogan* a sfondo chiaramente politico indicante l'indirizzo generale della nostra guerra: una guerra d'attacco, una guerra condotta con spirito offensivo.

La situazione geografico-strategica non era certo, all'inizio del conflitto, favorevole al nostro paese.

« L'alleanza fra l'Inghilterra e Francia — scrive l'Ammiraglio Giuseppe Fioravanzo (*) — aveva determinata una situazione nettamente sfavorevole per l'Italia. Innanzitutto al nostro Paese era precluso il libero accesso agli Oceani... la relatività strategico-militare era sul mare caratterizzata dal predominio anglofrancese nei due bacini del Mediterraneo e dalla nostra prevalenza in quello centrale ». Fioravanzo continua osservando: « In tale situazione la coalizione avversaria era in condizioni favorevoli per interferire in *modo decisivo* sulle sole comunicazioni che l'Italia poteva mantenere e che aveva assoluta necessità di mantenere attraverso il Mediterraneo, e cioè quelle con l'Africa Settentrionale Italiana e — con minor grado di indispensabile continuità — quelle col Dodecaneso ».

Questo giudizio di Fioravanzo collima, del resto con il rapporto presentato a Mussolini l'11 aprile 1940 dal Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Cavagnari. In tale rapporto, fra l'altro, si sosteneva: « ... il compito della flotta italiana sarà principalmente ed esclusivamente quello di battere le forze nemiche. Queste saranno costituite da due ingenti complessi operanti l'uno nel bacino orientale e l'altro nel bacino occidentale del Mediterraneo. In un conflitto come quello che si prospetta, l'inferiorità dei mezzi è aggravata dalla situazione geografica a noi avversa ».

Stando così le cose, non si riesce a comprendere come qualche scrittore navale britannico abbia potuto e possa — oggi — ritenere che la situazione all'inizio della guerra fosse favorevole a noi. Nel suo libro tradotto in Italia, un alto ufficiale britannico, Donald Macintyre, sostiene: « Alla fine di giugno la situazione generale era tuttavia caratterizzata dal pericolo che gli Italiani sfruttassero tutti i vantaggi che derivavano dalla situazione per loro grandemente migliorata » (**). Il traduttore dell'opera, Ammiraglio Aldo Cocchia commenta a questo proposito: « È difficile, secondo il punto di vista italiano, riuscire a vedere in che cosa consistessero i vantaggi dell'Italia a fine giugno. Di fronte a due sole coraz-

zate rimodernate italiane, armate con cannoni da 320, v'erano due squadre britanniche poste ai due estremi del Mediterraneo, forti complessivamente di sette navi di linea, armate tutte con cannoni da 381 e di due portaerei, una delle quali moderna ed efficiente». Cocchia aggiunge: «Non sembra che l'A. dia prova di molta obiettività nel mettere sui due piatti della bilancia i pro e i contro di ciascuno dei due contendenti».

Con il crollo della Francia la situazione mutò solo in parte a nostro favore. «La caratteristica essenziale — continua Fioravanzo — era rappresentata dal fatto che nel Mediterraneo Centrale s'incrociavano due grandi direttrici operative e logistiche ad un tempo: quella verticale (o per meridiano) Italia-Africa e quella trasversale, britannica, appoggiata a Gibilterra-Malta-Alessandria-Suez. La guerra sarebbe stata vinta localmente da quella delle due parti che avesse, con la propria, spezzata la direttrice dell'altra: e la frattura avvenne a danno dell'Italia, nel luglio 1943 con lo sbarco alleato in Sicilia» (2).

Sulla situazione strategico-navale nel Mediterraneo all'entrata in guerra dell'Italia, l'Ammiraglio Friedrich Ruge, capo di Stato Maggiore della marina Tedesca dal 1957 al 1961, così scrive: «I compiti delle forze armate italiane allo scoppio della guerra, erano evidenti: assicurarsi il dominio del mare e dell'aria nel Mediterraneo centrale, poi attaccare le posizioni nemiche e conseguire il dominio su tutto il Mediterraneo. Formare a questo scopo un concentramento di forze, agire con rapidità sfruttando la debolezza dell'avversario... tutti gli obiettivi nemici nel Mediterraneo erano raggiungibili solo attraverso il mare e anche il rifornimento delle operazioni attraverso di esso doveva avvenire per la stessa via... Era evidente che la sorte dell'Italia era legata a quella della sua flotta. Mussolini aveva fatto costruire una flotta moderna, ma si vide ben presto che egli non aveva un'idea esatta del suo impiego» (3).

L'osservazione dell'Ammiraglio germanico è in buona parte centrata. Sotto questo profilo, peraltro, è possibile considerare l'analoga (ma per tanti altri lati differente) situazione della Marina tedesca. Come abbiamo visto, disparità di vedute fra il Führer e il Grande Ammiraglio Raeder, fra questi e Goering,

fra l'Ammiraglio Doenitz Comandante dell'arma subacquea tedesca e tutti gli altri, misero in seria difficoltà la marina tedesca, impedendo una visione coerente circa l'impiego delle unità subacquee e di superficie e la collaborazione dell'arma aerea con i mezzi navali. Ciò ebbe grandissimo peso nella condotta della guerra navale tedesca in genere ed influi negativamente anche sulla brillante strategia di Doenitz nella battaglia dell'Atlantico.

In occasione del patto di alleanza firmato a Berlino il 22 maggio 1939 fra Italia e Germania, le due Nazioni stabilirono, fra l'altro, di approfondire la collaborazione attraverso una serie di contatti fra esponenti delle rispettive Forze Armate. Per quanto riguarda la collaborazione sul mare venne tenuto, in Germania, a Friedrichshafen, un convegno fra due delegazioni ciascuna delle quali era capeggiata dal massimo responsabile della rispettiva Marina. Per l'Italia l'Ammiraglio d'Armata Domenico Cavagnari, sottosegretario di stato e Capo di Stato Maggiore, per la Germania il Grande Ammiraglio Heinrich Raeder.

Si richiese in tale convegno, da parte italiana, che i colloqui si uniformassero allo spirito che informava il patto di alleanza, vale a dire quello della più assoluta collaborazione senza reticenze o riserve. Di conseguenza avrebbero dovuto essere esposti i criteri di massima che le due Marine avevano intenzione di adottare nel caso di guerra.

I tedeschi apparvero perfettamente d'accordo con questa proposta. Inoltre l'Ammiraglio Raeder «dopo un breve accenno agli scopi della politica tedesca ed alle direttive operative che avrebbero ispirato l'azione della Marina qualora il ricorso alla guerra fosse stato inevitabile, richiese che l'Italia appoggiasse l'attività bellica tedesca in Atlantico con l'invio di sommergibili in un'area che fu indicata genericamente da Lisbona verso sud. Era infine desiderabile che nostri sommergibili fossero impiegati nell'Oceano Indiano in azioni concorrenti con quelle che i tedeschi andavano a svolgere» (4).

Gli Italiani, per bocca dell'Ammiraglio Cavagnari, aderirono. Il Capo di Stato Maggiore della Marina, inoltre, fece rilevare

che, malgrado l'enorme pressione che il nemico avrebbe esercitato in Mediterraneo contro di noi, si poteva assicurare l'alleanza che l'Italia era intenzionata ad inviare in Atlantico 12 sommergibili del maggior dislocamento, nonostante le incognite dell'attraversamento dello stretto di Gibilterra.

La verità circa la richiesta formale, da parte della Germania per bocca del Grande Ammiraglio Raeder, dell'invio in Atlantico di nostri sommergibili, è contenuta dunque nei documenti e nei resoconti dell'incontro di Friedrichshafen. È curioso, pertanto, che — da parte germanica — si continui ancor oggi ad affermare che solo l'Italia chiese con insistenza di poter inviare i propri sommergibili nello scacchiere Atlantico.

Sostiene l'Ammiraglio Friedrich Ruge: « La Marina (tedesca n.d.A.) quindi, accettò volentieri l'offerta, fatta alla fine di luglio (1940 n.d.A.) dagli italiani, di inviare un certo numero di sommergibili in Atlantico » (*). Anche il Grande Ammiraglio Karl Dönitz, del resto, sposa questa tesi scrivendo: « Il 24.7.1940 la Marina Italiana aveva offerto di combattere con un considerevole numero di sommergibili nell'Atlantico, sotto la direzione operativa tedesca. Data la scarsità dei nostri sommergibili in lotta contro l'Inghilterra, io accettai immediatamente su richiesta dell'alto comando navale, la proposta. Già il 25.7.1940 l'alto comando della Marina da guerra tedesca comunicò il suo benestare alla corrispondente autorità italiana ».

Non un accenno, da parte dei due Ammiragli, al convegno di Friedrichshafen del 20 e 21 giugno 1939, durante il quale il responsabile supremo della Marina tedesca — Grande Ammiraglio Raeder — aveva chiesto l'invio dei sommergibili italiani in Atlantico.

Sulla base di tali dichiarazioni di parte germanica, anche uno scrittore italiano ha creduto di poter polemicamente affermare: « Ciò non toglie che nel dopoguerra si sia tentato di far apparire il trasferimento dei sommergibili italiani in Atlantico come un'imposizione tedesca che i capi della Marina avrebbero subito. Invece nulla avvenne che essi stessi non volessero e non avessero progettato da tempo » (**). Ci si riferisce, con questa frase, all'esistenza nella nostra flotta sommergibili di

battelli di tipo oceanico e a una serie di missioni in Atlantico con ritorno in Mediterraneo, prima della creazione di Betasom, la base italiana a Bordeaux.

La verità peraltro resta accertata sulla base dei documenti di Friedrichshafen. « Il convegno di Friedrichshafen consegna ufficialmente alla storia la richiesta tedesca di una partecipazione italiana alla guerra subacquea in Atlantico e la nostra accettazione in via di principio » (**).

(*) PIETRO SILVA - *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'Impero Italiano*. Ed. ISPI, 1942, XXI.

(**) GIUSEPPE FIORAVANZO - *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*. Ed. Ufficio Storico Marina Militare, 1959.

(*) DONALD MACINTYRE - *La battaglia del Mediterraneo*. Ed. Sansoni, 1965.

(*) FRIEDRICH RUGE - *La guerra sul mare, 1939-1945*. Ed. Garzanti, 1961.

(*) URBALDINO MORI URBALDINI, ALDO COCCIA - *I sommergibili negli Oceani*. Ed. Ufficio Storico Marina Militare, 1963.

(*) ANTONINO TRIZZINO - *Sopra di noi l'Oceano*. Ed. Longanesi & C., II ediz., 1962.

CAPITOLO III

GLI SQUALI SOTTO LA ROCCA

La necessità di utilizzare con efficacia, fin dai primi mesi di guerra, la nostra grande flotta subacquea (115 sommergibili nel 1940) spinse la Marina Italiana a rendere operanti gli accordi di massima di Friedrichshafen.

Una forte corrente d'opinione all'Ammiragliato Britannico postulava l'abbandono pressoché completo delle rotte mediterranee dopo l'entrata in guerra dell'Italia e il crollo francese: si proponeva il ritiro, ai due estremi orientale ed occidentale del Mediterraneo, del naviglio militare inglese ed il passaggio dei rifornimenti verso l'Africa del Nord e il Medio Oriente, lungo le coste africane con il periplo di quel continente.

Tale indirizzo prevalse in un primo tempo, anche se poco dopo l'azione energica di Churchill fu indirizzata in senso nettamente opposto. Il Premier si rendeva ben conto delle conseguenze d'ordine psicologico e, anche, strategico che si sarebbero verificate con l'abbandono della *Mediterranean road* e di Malta; dopo che il Mediterraneo nei primi tempi della guerra era diventato un mare vuoto, gli inglesi vi ripresero in pieno le operazioni di traffico belliche.

I 115 battelli italiani costituivano, all'inizio del conflitto, quasi esattamente il doppio della forza subacquea tedesca. Gli U-boote di Doenitz dovevano battersi su uno scacchiere semplicemente sterminato ed era naturale che, anche per la cessazione del traffico britannico in Mediterraneo, risultasse ovvio

il trasferimento dei nostri sommergibili in Atlantico, a fianco dell'alleato.

Un terzo circa del nostro naviglio subacqueo era costituito da battelli «oceanici». Il resto della flotta subacquea era formato dai cosiddetti sommergibili «costieri». Le costruzioni navali di una Nazione sono sempre subordinate alla visione politico-militare dei suoi capi circa un eventuale conflitto. Abbiamo visto come in Germania i contrasti, in materia, fossero stati vivacissimi e a quali gravi conseguenze avessero portato, con una serie di episodi altamente indicativi.

In Italia (come del resto in altri grandi paesi marinari) le opinioni tecniche circa la guerra subacquea si rifacevano alle esperienze del conflitto '15-'18. Fra le due guerre, la pubblicistica specializzata aveva affrontato il problema del «tipo» di guerra subacquea più conveniente in caso di ostilità. Era prevalso il concetto che, comunque, l'Italia avrebbe dovuto inviare i suoi battelli negli aperti spazi oceanici per la guerra «di corsa», non potendola svolgere — data la sua posizione geografica — mediante navi di superficie. Necessitava costruire, quindi, un sufficiente numero di sommergibili adatti a questo scopo.

Così era nata — sotto l'impulso del Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel — la nuova classe dei sommergibili oceanici. I primi quattro battelli di questo tipo — «Balilla», «Domenico Millelire», «Enrico Toti» e «Antonio Sciesa» — dislocavano 1450 tonn., avevano una velocità in superficie di 17,5 nodi e un'autonomia di 9000 miglia a 5 nodi. Erano armati con 6 lanciasiluri, un cannone da 120/45 e 4 mitragliere antiaeree.

I quattro primi tipi di «oceanici» impostati nel 1925, entrarono in servizio fra il 1928 ed il 1929. I concetti strategici che erano stati all'origine della costruzione dei tipi «Balilla», non mutarono nemmeno in seguito, negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale: l'idea di far svolgere ai nostri battelli la guerra di corsa appariva sostanzialmente logica e lo si vide dal '41 in poi; mezzi ed uomini erano stati preparati per essa.



L'Ammiraglio Angelo Parona, primo comandante delle Forze Subacquee Italiane in Atlantico. Egli organizzò Betasom (Bordeaux) base dell'11° Gruppo Sommergibili e operò le prime scelte tattiche e operative.



La prima nave affondata dai sommergibilisti italiani in Atlantico è la « British Fame », petroliera britannica di 8.406 t.s.l. E il 12 agosto 1940. Nella fotografia il C.C. Mario Leoni (a destra), comandante del sommergibile affondatore « Malaspina », insieme ad un altro ufficiale.

Poche e frammentarie erano le notizie trapelate in Italia circa le nuove tecniche d'attacco ai convogli ideate da Karl Doenitz. Se da un lato, qui, bisogna riconoscere che il segreto giovò enormemente alla sorpresa nei riguardi del nemico, non si può fare a meno di rilevare che — soprattutto da parte tedesca e nonostante gli accordi di Friedrichshafen — la collaborazione fra le due Marine (ed in particolare da parte di quella germanica) era in realtà soltanto teorica. I dettagli delle « tecniche di branco » ci erano infatti completamente sconosciuti.

Nel suo libro « Sangue di Marinai » (ed. Europee) l'Ammiraglio Mario Leoni rivela, a tal proposito, il seguente, non molto noto particolare: « Se dicessi che anche noi Italiani avevamo previsto e studiato qualche cosa di simile, sono certo che si direbbe che noi siamo sempre quelli che hanno scoperto l'America prima di Colombo. Eppure, quando ero al Comando Sommergibili, l'Ammiraglio Falangola intuì, fin dal 1936, come contro bersagli di notevole importanza fosse necessario l'impiego contemporaneo di parecchi sommergibili, non potendosi fare assestamento sopra uno solo di essi.

L'Ammiraglio Falangola studiò tale forma di impiego del tutto nuova, fin nei suoi più minuti particolari e cominciò a farla sperimentare in qualche esercitazione. Ma questo metodo fu osteggiato per partito preso dalla maggioranza dei comandanti, talvolta senza essere stato nemmeno sperimentato una sola volta, non tanto perché le norme fossero troppo complesse, quanto perché nella loro adozione essi vedevano una limitazione alla propria libertà di azione. Ancora una volta, insomma, l'esasperato individualismo degli Italiani dava i suoi frutti.

Ho accennato a questo particolare per precisare quale sia stata l'attenzione con cui l'Ammiraglio Falangola ebbe a curare la preparazione della guerra dei suoi sommergibili. Ma, pur con tutto il rispetto che gli porto, non posso non rilevare che egli avrebbe dovuto imporre inflessibilmente la sua autorità sui comandanti perché il sistema fosse provato e riprovato fino a quando la pratica non ne avesse eventualmente dimostrata l'inapplicabilità.

Sono certo che attraverso una lunga serie di esercitazioni

condotte seriamente, e soprattutto con il fine di riuscire, si sarebbe giunti ad una soddisfacente semplificazione di tutte le norme studiate e si sarebbe arrivati alle stesse conclusioni dei Tedeschi».

Fra il '31 ed il '41 entrarono in servizio numerosi altri sommergibili oceanici. I quattro tipi « Archimede » fra il '31 e il '35 (985 tonn.), il « Pietro Micca » nel '35 (1667 tonn.), il « Fieramosca » nel '31 (1556 tonn.), i tre tipi « Tazzoli » fra il '31 e il '36 (1550 tonn.), i due tipi « Glauco » fra il '32 e il '35 (1055 tonn.), i tre tipi « Foca » (1936-1939) di 1318 tonn., i tre tipi « Brin » (1016 tonn.) fra il '36 e il '38, i 9 tipi « Marcello » fra il 1937 e il '38 (1060 tonn.) i due « Cappellini » fra il 1938 e il '39 (1083 tonn.), i 6 « Marconi » fra il '38 e il '40 (1191 tonn.), i quattro tipi « Luzzi » fra il '38 e il '41 (1166 tonn.), i quattro tipi « Saint Bon » fra il '39 e il '41 (1703 tonn.) e i due tipi « Romolo » da trasporto (2220 tonn.) varati nel luglio del '43 e affondati poco dopo. Non tutti questi tipi andarono in Atlantico, naturalmente. Tre sommergibili « costieri »: il « Perla » (695 tonn.) entrato in servizio nel 1936, il « Velella » e l'« Argo » entrati in servizio nel 1937 e stazzanti 794 tonn., furono fra quelli di Betasom e fornirono ottime prestazioni in Atlantico.

Come si vede il numero dei battelli oceanici approntati fra il 1925 ed il 1941, fu senza dubbio imponente e indicativo dell'intenzione di condurre la guerra di corsa in Oceano. Intenzione rafforzata dopo la guerra d'Africa, pur nella consapevolezza che il nostro principale teatro di guerra subacquea sarebbe sempre stato il Mediterraneo.

Gravi difficoltà d'ogni genere attendevano in Oceano i nostri battelli e i loro equipaggi. L'esperienza della lotta negli spazi aperti dell'Atlantico dovette essere faticosamente e duramente accumulata nei primi mesi di missioni. In realtà il collaudo delle navi e degli uomini avvenne nell'infuocata fornace della guerra. Mentre in Germania nei quattro anni precedenti il conflitto, Doenitz aveva creato una « mentalità oceanica », adeguando ad essa i mezzi da affidare agli equipaggi tedeschi, gli

italiani entrarono in Atlantico privi di quella specifica preparazione.

A proposito dei battelli italiani in Oceano e delle loro deficienze in rapporto alla guerra subacquea in quel settore, l'Ammiraglio Romolo Polacchini, già Comandante superiore a Betasom fra il settembre del '41 e il dicembre del '42 così si esprime: « Sembrami che deficienze e motivi sfavorevoli possano essere considerati nel seguente ordine di importanza:

a) La scarsa velocità in superficie (scarsa sia per la guerra al traffico convogliato, sia per quella al traffico isolato) che per i nostri sommergibili in situazione d'assetto di guerra (allagamenti aperti e carico completo) si riduceva a soli 13 nodi e anche meno, mentre negli annuari navali era indicata come di nodi 18, cioè pari a quella delle unità tedesche. Ma la velocità di nodi 18 indicata come la massima raggiungibile, era stata ottenuta dalle nostre unità su brevi percorsi ed in situazioni del tutto particolari (carena in perfetto stato, allagamenti chiusi, carico ridotto e, s'intende, condizioni di mare favorevoli).

Con una velocità che al massimo, in completo assetto di guerra, poteva raggiungere i 13 nodi, il margine di vantaggio rispetto alla velocità dei convogli (8-10 nodi) era troppo modesto per consentire ai nostri sommergibili di portarsi in posizione d'attacco e mantenere il contatto, sia quando il convoglio manovrava per cercare di sottrarsi agli attacchi dei sommergibili, sia quando le ricognizioni e gli avvistamenti delle unità navali ed aeree di scorta ai convogli stessi, costringevano i nostri sommergibili ad immergersi.

Durante le inevitabili e spesso frequenti immersioni, i nostri sommergibili scadevano rispetto ai convogli e, quando risalivano in superficie, non riuscivano a ristabilire il contatto ed a raggiungere, poi, adatte posizioni di attacco per il lancio.

Bisogna anche considerare che la bassa velocità in superficie costringeva i nostri battelli ad immergersi frequentemente onde evitare di essere avvistati dalle unità navali di scorta ai convogli: non era loro possibile cercare di sottrarsi all'avvistamento con manovre di rapido allontanamento in superficie, dato che la loro velocità era spesso troppo inferiore a quella delle unità

navali di scorta. Tale manovra era invece in genere consentita ai sommergibili tedeschi con la loro velocità intorno ai 18 nodi, in quanto le unità di scorta avversaria manovravano generalmente a velocità non superiore ai 20 nodi, sia per ragioni di autonomia, sia per mantenersi in condizione di far funzionare l'ASDIC.

La deficienza di velocità si faceva sentire anche nella guerra al traffico isolato e sovente in modo ancora più rilevante, perché le navi che effettuavano il traffico isolato erano, in genere, dotate di superiore velocità. La deficienza di velocità non poté — a differenza di altre — essere mai eliminata nel corso del conflitto. Essa venne anzi ad aggravarsi, particolarmente dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti d'America, dato che, per poter inviare i nostri battelli ad operare in zone sempre più lontane dalla base (*lungo le coste americane* n.d.A.) fu necessario aumentare tutte le dotazioni, sovraccaricandoli fino a ridurre ad estremi limiti la loro riserva di spinta.

b) La rapidità d'immersione di 50 secondi all'inizio del conflitto (contro i 20-25 secondi dei sommergibili tedeschi) ed i mezzi di esaurimento dei doppi fondi per il ritorno in superficie che, mentre da un lato consentivano alle unità tedesche, una volta emerse, di mettere immediatamente in moto i motori termici e quindi di muoversi e manovrare velocemente, dall'altro non consentivano invece ai nostri battelli appena emersi, di utilizzare i motori termici per alcuni minuti, perché occorre prima completare le operazioni di esaurimento con un turbo soffiante. Con alcune modifiche apportate alle unità fu possibile ridurre i tempi della rapida immersione da 50 a 30-35 secondi, ma non si poté mai riuscire a ridurre i tempi dell'esaurimento all'emersione.

c) I raggi di evoluzione troppo ampi dei nostri sommergibili in superficie (sui 350 metri) e, di conseguenza, la loro scarsa manovrabilità. Elemento, questo, molto importante durante la manovra di attacco e di lancio ed in quelle di disimpegno in superficie dopo il lancio.

Tutto il possibile venne fatto; ma poco si poteva fare in

questo campo e, pertanto, la manovrabilità dei nostri sommergibili rimase, in genere, quale era.

d) I mezzi a disposizione per le comunicazioni R.T. che non sempre, specie nei primi tempi quando ancora non avevamo una adeguata esperienza di guerra atlantica al traffico mercantile, consentivano tempestive e sicure ricezioni e trasmissioni dei brevi segnali che venivano impiegati nelle operazioni contro i convogli. E c'era, in genere, una nociva lentezza in tutta l'organizzazione del servizio comunicazioni. Si pervenne, nel tempo, ad un miglioramento della situazione.

e) Le troppo ampie dimensioni delle sovrastrutture (falsa torretta, paraonde metallico della plancia, camicie dei periscopi) che rendevano i nostri sommergibili assai più visibili, a distanza, dei sommergibili tedeschi. Nella costruzione di questi ultimi s'era mirato soprattutto a renderli più veloci possibile in immersione e meno visibili possibile in superficie.

Le sovrastrutture vennero poi notevolmente ridotte, alcune addirittura eliminate e si riuscì in tal modo a rendere le nostre unità assai meno visibili.

f) L'autonomia in superficie assai inferiore a quella delle unità tedesche che tale autonomia avevano considerevolmente aumentata riducendo fortemente la riserva di spinta.

Con opportuni provvedimenti l'autonomia in superficie venne successivamente aumentata, specie quando — entrati in guerra gli Stati Uniti — si vollero inviare i sommergibili nelle più lontane zone di operazione, portando le riserve di spinta alla partenza delle unità, a valori molto bassi, in alcuni casi fino al 5-6 per cento ed anche meno. Si vennero, così, ad ottenere autonomie superiori a quelle corrispondenti delle unità germaniche.

g) La mancanza di dotazione di siluri elettrici, dei quali invece erano in possesso i tedeschi.

Avendo studiato e costruito i nostri sommergibili per l'impiego in immersione, sarebbe stato evidentemente logico si fosse pensato a provvederli di siluri non ad aria compressa (com'erano quelli che avevamo) i quali con la loro scia, in certe condi-

zioni di mare e di luce rendevano i nostri battelli facilmente avvistabili da parte della nave attaccata che così poteva tempestivamente manovrare per non essere colpita, passando poi all'offensiva. I siluri elettrici ci vennero dati dai tedeschi a guerra già molto avanzata.

h) La mancanza di acciarini magnetici dei quali, invece, i siluri tedeschi erano dotati, acciarini che assicuravano lo scoppio dei siluri anche quando passavano sotto il bersaglio senza colpirlo; in questi casi, anzi, con una maggiore efficacia dello scoppio.

La Marina italiana, all'inizio della guerra, aveva soltanto siluri con acciarino a percussione che mal funzionava in condizioni di mare agitato. Solo a guerra inoltrata avemmo un acciarino magnetico di nostra ideazione e costruzione che invero si dimostrò ottimo sotto ogni riguardo tanto da portarci in questo campo in vantaggio sui tedeschi che finirono per adottarlo. I loro acciarini magnetici, infatti, avevano manifestato gravi deficienze al punto da costringere i sommergibili germanici a tornare all'impiego degli acciarini a percussione.

i) La mancanza di una centralina di lancio collegata ad un binocolo di punteria, centralina della quale erano invece dotati i sommergibili tedeschi e che consentiva maggior sicurezza e facilità nell'attacco notturno in superficie e il lancio contro vari, successivi bersagli.

(A questo proposito, il Capitano di Fregata Giuseppe Mellina, inviato a Gotenhafen per seguire i metodi addestrativi dei sommergibili germanici e osservare sul piano tecnico i mezzi tedeschi, così scriveva:

«È noto che sui sommergibili tedeschi (compresi quelli di 300 tonnellate) esiste una centrale di lancio che provvede all'angolazione continua dei siluri. Detta centrale, già in uso nelle siluranti, è stata adottata sui sommergibili con piena soddisfazione dei Comandanti e degli ufficiali. Essa può esser collegata (mediante commutazione) al periscopio d'attacco in torretta o alla colonnina di punteria in plancia. Il quadro di manovra della centrale di lancio (cm 30 × 60 × 15) è siste-

mato in torretta. Introducendo i dati noti e quelli apprezzati del bersaglio, si realizza elettricamente la punteria continua del guidasiluri. Il compito del Comandante rimane in tal modo limitato esclusivamente alla manovra d'attacco mentre il lancio propriamente detto viene effettuato dall'Ufficiale di guardia che, all'ordine, rettifica la punteria ed esegue il lancio elettrico a mezzo di pulsante»).

L'ordine di importanza — conclude l'Ammiraglio Polacchini — nel quale sono state classificate deficienze e motivi che limitavano le possibilità di impiego delle nostre unità subacquee e ne rendevano più ardua l'azione, assai più grave il rischio e meno probabile il successo, può essere evidentemente discusso e magari variato. Comunque, deficienze e motivi sfavorevoli sono quelli citati, anche se si potrebbe aggiungerne qualche altro».

Grave, dunque, era lo stato di inferiorità nel quale le nostre unità subacquee iniziarono la guerra in Atlantico. Taluni scrittori italiani e stranieri hanno voluto attribuire tale situazione a «mania di grandezza» da parte dei Superiori Comandi della Marina Italiana.

Scrive, a questo proposito, un autore italiano, raccontando la visita di Doenitz alla base di Betasom, il giorno dopo l'arrivo del primo sommergibile italiano, il «Malaspina»: «L'indomani visita di Doenitz: un uomo sulla cinquantina, alto, asciutto, con grandi orecchie, naso aguzzo, labbra sottili. Gelido e compassato, non gli piace, a quanto sembra, esprimersi con giri di parole o mezzi termini.

“E voi andate in giro con quell'affare?” chiede al comandante Leoni. “Quella torretta sembra un castello. Si può buttarla giù?”.

“Non credo sia possibile, al punto in cui siamo”.

“Allora finirà che andrete in malora anche voi, come è successo a tanti altri vostri colleghi”.

Il rilievo del capo dei sommergibili tedeschi, per quanto duro, è pienamente giustificato. Impossibile non rimanere sfavorevolmente impressionati dalla mole imponente dei battelli subacquei italiani.

Come debbono essere i sommergibili oceanici? si debbono essere chiesti al Ministero della Marina quando ne hanno intrapreso la costruzione. Grandi. Digni del vasto oceano. Difatti sugli scafi, già di per se stessi alti sul mare, troneggiano le torrette, come castelli fortificati. Sono veri monumenti dentro i quali, oltre la plancia, c'è un po' di tutto: magazzini, ripostigli, cucine. I periscopi sono alti e grossi tubi, rivestiti di vistose camicie. In omaggio alla magnificenza, si sono perduti di vista i requisiti essenziali per agire non visti, di sorpresa, in agguato» (1).

Pur consentendo con Trizzino sulle gravi deficienze dei nostri battelli quanto alla possibilità di svolgere i temi tattici inventati da Doenitz, occorre osservare che il Führer der Unterseeboote aveva adeguato i propri mezzi navali alla nuova tecnica di combattimento. Egli aveva inventato *ex-novo* la tattica «di branco» nella quale, soprattutto, si richiedevano ai sommergibili le caratteristiche di mobilità, manovrabilità in superficie, scarsa avvistamento. Doenitz aveva pensato di utilizzare i sommergibili come torpediniere per attacchi in superficie ed a gruppi. Inventata la tattica egli aveva trovato il battello adatto ad essa, vale a dire il «tipo VII» (nelle sue due versioni «b» e «c»). Il «VII» dislocava 753 tonnellate in emersione, 857 in superficie, era lungo circa 37 metri e fornito di motori che gli permettevano una velocità max di 17,8 nodi emerso e di 8 sott'acqua. Aveva, infatti, dichiarato in un memoriale a Raeder nell'agosto del '39: «Nella lotta subacquea nell'Atlantico la parte principale spetta al sommergibile lanciasiluri: nei sommergibili VII b e anche tipo IX abbiamo i modelli adatti per tale funzione».

Battelli speciali, dunque, per una tattica speciale che colse di sorpresa il nemico e, per molti versi, anche gli alleati della Germania.

La guerra in Oceano, secondo la Marina Italiana, era invece per i nostri battelli la guerra di corsa: date le enormi distanze da percorrere i sommergibili non potevano che essere di proporzioni notevoli, adatti ad ospitare, anche per più di due mesi, numeroso personale. Dovevano portare notevoli scorte di car-

burante poiché non era previsto (come poi invece accadde) che si potessero rifornire in mare da speciali sommergibili cisterna.

La nostra guerra di corsa avrebbe utilizzato, accanto al siluro, il cannone. Dal solo cannone da 120/45 dei primi «oceanici» tipo «Balilla», s'era passati infatti ai due cannoni del «Micca» e ai due cannoni (da 100/47) dei tipi «Marcello» entrati in servizio nel '38. Insomma si trattava di sommergibili che avrebbero dovuto operare, per quanto possibile, in sostituzione degli incrociatori ausiliari di cui non potevamo disporre.

Supplendo da risultati veramente clamorosi (una «mattanza» di naviglio nemico fin dai primissimi mesi) la tecnica di Doenitz era fondata su idee diverse, in essa non v'era molto posto per il cannone o non ve n'era affatto. Quando Todaro e gli altri portarono nell'Atlantico centrale la nuova guerra «all'italiana», fatta di duelli solitari a cannonate con grosse navi armate d'artiglieria, i tedeschi non ne furono molto convinti ma finirono per adottarla allorché la tattica «di branco» venne frustrata dai nuovi mezzi d'avvistamento alleati nel maggio del '43.

Erano dunque, i nostri, sommergibili inadatti all'attacco ai convogli, battelli creati in base ad una concezione diversa della guerra oceanica e per un diverso tipo d'impiego. Ciò non toglie, peraltro, che molte delle deficienze elencate dall'Ammiraglio Polacchini abbiano potuto pesare, talvolta grandemente, anche in altre circostanze belliche che non fossero l'attacco «a branco» a convogli. Resta comunque molto indicativo il fatto che una volta constatata la difficoltà se non l'impossibilità di farli operare sulla falsariga di quelli germanici, i nostri battelli fornirono splendide prestazioni nel tipo di guerra — quella di corsa — per la quale erano stati creati. L'idea che, per tale tipo di guerra, i sommergibili dovessero essere grandi, visto che è grande l'Oceano, è forse men peregrina, sotto il profilo tecnico-navale e dell'impiego, di quanto non sospetti l'autore di «Navi e Poltrone».

Alle deficienze dei nostri battelli e alle incognite del nuovo teatro di guerra, i nostri sommergibili ovviarono con magnifico spirito di sacrificio e di iniziativa. Ed ebbero modo di dimostrare subito queste loro doti, fin dal forzamento dello stretto

di Gibilterra, sotto gli occhi e la minaccia incombente dei britannici annidati nella Rocca.

Lo stretto fra Atlantico e Mediterraneo conservava quasi intatta, nel '40, la paurosa fama che, sotto le apparenze del mito, ne aveva fatto sin dall'antichità una delle « strette » più tristemente note. Con Scilla e Cariddi, con Magellano e il Maeströlm, la fantasia dei marinai antichi l'additava come luogo di naufragio e di morte. Al di là era l'Incognito, ma vi si potevano trovare le Isole Fortunate. Nelle immensità oltre lo Stretto, era la dantesca montagna del Purgatorio: per giungervi bisognava « dare ali al folle volo », aver cuore e polsi saldi, saper osare come Ulisse ed i suoi, « fin quando il mar fu sopra noi rinchiuso ».

Doenitz, il più esperto sommergibilista del mondo, temeva Gibilterra. V'erano già passati verso l'Atlantico i magnifici equipaggi italiani, altri erano rientrati per la medesima rischiosa strada in Mediterraneo, ma ancora il Grande Ammiraglio scriveva che una volta entrati in questo mare i sommergibili tedeschi non ne sarebbero più sortiti: Gibilterra era « una trappola ».

Ora si comprende perché, parlando dei nostri comandanti ed equipaggi, Doenitz affermasse che si trattava di gente spericolata e di audacia superiore, in talune circostanze, ai sommergibilisti tedeschi. In realtà, con scarse notizie circa la situazione delle correnti e poche informazioni sull'entità della sorveglianza nemica, i nostri battelli oltrepassarono le Colonne d'Ercole ben 32 volte dal Mediterraneo all'Atlantico e 14 volte nel senso inverso! Furono dunque 46 forzamenti, ciascuno dei quali corrispondeva ad un'impresa di primissimo ordine. Nessuno dei nostri battelli andò perduto nel corso dei forzamenti dello stretto, laddove due sommergibili germanici vi vennero distrutti quando l'arma subacquea tedesca dovette inviare sue unità nel Mediterraneo nonostante le riluttanze di Doenitz.

La violentissima corrente dello Stretto era il pericolo più grave per chi navigasse in immersione. E solo con grande fortuna era possibile forzarlo navigando in superficie, data la sorveglianza nemica. Si doveva tener conto, ovviamente, della conformazione delle due opposte rive e dei fondali che scen-

devano fino ai 1220 metri verso l'imbocco del Mediterraneo a sud ovest della Rocca e fino ai 69 metri del Banco Ridge a nord di Capo Spartel dalla parte dell'Oceano. La costa africana calava gradatamente verso gli alti fondali, quella spagnola più bruscamente a picco.

« I sommergibili, giunti all'alba a levante di Punta Almina (costa africana) col carico completo di energia elettrica e di aria compressa, dovevano proseguire in immersione verso lo stretto di Gibilterra. Avrebbero dovuto emergere soltanto a notte fatta ed intraprendere alla massima velocità compatibile con la sicurezza di funzionamento dei motori termici, il forzamento dello stretto, passando in prossimità della costa africana e mantenendosi sempre pronti ad immergersi con la maggiore celerità possibile per il caso di avvistamento di unità di vigilanza a distanza ravvicinata » (2).

La strettoia, nel punto più esiguo, è di 14 km, e la lunghezza dello stretto propriamente detto, di 60 km. Le due violente correnti che l'attraversano a profondità diverse e con andamento opposto, costituivano la grande incognita del forzamento in immersione.

Nei piani dei nostri comandi, il forzamento avrebbe dovuto essere eseguito nottetempo, nei periodi di novilunio; necessarie 4 ore di totale oscurità. Il primo nostro battello che forzò lo stretto dopo il 10 giugno 1940 fu il « Finzi » (Comandante C. C. Alberto Dominici). Realizzò l'impresa navigando in superficie nella notte fra il 12 ed il 13 giugno: impresa eccezionale e favorita dalla fortuna. Attaccato mentre si trovava in immersione prima del forzamento, dal caccia inglese « Watchman » e a lungo perseguitato con bombe di profondità, rimase immerso per lunghe ore. La notte successiva, venuto a galla, attraversò tutto lo stretto forzando al massimo i motori sempre in superficie. Le vicissitudini dei nostri sommergibili nello Stretto di Gibilterra furono sempre altamente drammatiche, da quelle del « Cappellini » che dovette rifugiarsi nel porto spagnolo di Ceuta dal quale poi uscì per rientrare a La Spezia, a quelle di « Brin » e del « Bianchi » che ripararono (uscen-

done poi d'improvviso e beffando i caccia britannici) nel porto di Tangeri.

Drammatico, anche, il forzamento eseguito dal « Malaspina » nella notte del 3 agosto 1940. Racconta il Comandante Mario Leoni: « ... Alle ore 2,35 siamo sul parallelo a 10 miglia dalla congiungente Punta Almina-Punta Europa e dirigiamo, per passare lo stretto, su rotta 260°; ora dobbiamo passare la seconda linea di vigilanza... Siamo ormai entro lo stretto quando, osservando la macchia che avevo notato prima sotto punta Leona, la vedo d'improvviso ingrandire smisuratamente, rivelarsi un cacciatorpediniere che emette dai fumaioi una densa nuvola di fumo nero, quasi avesse aumentato improvvisamente la velocità... non dista da noi più di mille metri! È questione forse di qualche secondo.

Afferro la maniglia dell'aria della sirena che ordina la rapida immersione e l'apro; la gente si precipita abbasso, mentre il portello della torretta si chiude rapidamente sulle nostre teste... il sommergibile inizia l'immersione; abbiamo i timoni orizzontali in basso ed i motori elettrici avanti alla massima forza. Come al solito, e come deve avvenire, il « Malaspina » rimane per una quindicina di secondi a galla, inclinando leggermente la prora verso il basso, poi si stacca dalla superficie e comincia a scendere mentre l'appruamento aumenta progressivamente. Il timoniere cerca di richiamarlo alla linea orizzontale, ma si accorge che i timoni non funzionano più e rimangono bloccati in basso alla massima inclinazione. Intanto il sommergibile perde rapidamente quota: 15, 20, 25 metri... l'inclinazione aumenta in modo preoccupante e ben presto raggiunge i 15 gradi. Ordino immediatamente di dare aria in pieno a tutte le casse d'acqua per alleggerirlo, ma la caduta continua e l'inclinazione aumenta ancora: 20, 25, 30 gradi... tutto precipita nell'interno con rumore assordante, i ferri per le riparazioni escono dai loro cassetti e precipitano lungo il sommergibile che sembra stia per assumere una posizione quasi verticale, si odono vetri che si rompono, un rovinio generale, insomma... il « Malaspina » continua intanto a scendere paurosamente e inesorabilmente, malgrado che si continui a lanciare aria ad alta pressione nei

doppifondi da tutti i gruppi: 90... 100... 120... Guardo sempre il manometro: 130, 135 metri; il sommergibile rimane per qualche secondo fermo a questa quota. Che si sia fermato? No, è stato solo l'arresto di qualche istante perché riprende inesorabile e fatale la sua discesa. Uno scoppio di bombe, un secondo, un terzo... 140... 150... 155... metri... e lo scafo resiste ancora; 157 metri. La prora si trova in questo momento a 177 metri di profondità! Il sommergibile finalmente si ferma e rimane a tale quota per vari secondi, sempre paurosamente inclinato verso il basso, quasi sospeso sull'abisso. Comprendo che siamo salvi ed ordino immediatamente di chiudere le valvole dell'aria che continua ad entrare rombando nelle casse-zavorra. Il « Malaspina » ha ancora un sussulto, quasi cercasse di svincolarsi disperatamente dalle braccia della morte che lo avvinghiano, e comincia a risalire, prima lentamente, e poi sempre più rapidamente... alle 5,30 altri quattro scoppi improvvisi fanno vibrare fortemente lo scafo: le solite bombe; poi altri quattro scoppi lontani: da questo momento si avverte agli idrofoni un continuo andare e venire di mezzi vari attraverso lo stretto. Man mano che le ore passavano, l'incertezza sulla nostra posizione aumentava; dove eravamo andati a finire? Non era nemmeno possibile sopporlo con larga approssimazione a causa delle bussola che chissà come andava ed a causa anche delle correnti che di tanto in tanto ci trascinavano fuori rotta senza che per qualche tempo riuscissimo a ritornarci neppure mettendo i motori alla massima forza. Mi attendevo, da un momento all'altro, di sentire urtare il sommergibile contro il fondo, che avrebbe potuto essere tanto quello della costa europea quanto quello della costa africana... alle ore 20,55 decisi di emergere. Se tutto fosse andato bene, a tale ora avremmo dovuto avere già superato la terza linea di vigilanza. E se poi ci trovassimo ancora dentro lo Stretto o, peggio, davanti alla rada di Gibilterra? « Aria per tutto! ». Appena aperto il portello, mi precipito in torretta: Il faro di Capo Spartel è sulla nostra sinistra. Siamo fuori dello stretto... » (2).

Scampati alla morte, dunque. Il forzamento dello stretto di Gibilterra riservò analoghe emozioni ad altri equipaggi.

Molti battelli precipitarono a quota profonda con i timoni bloccati, o raschiarono il fondo con i loro scafi. Altri vennero letteralmente bloccati a mezz'acqua da strane correnti in zone « morte » dove tutta la potenza dei motori non riusciva a far procedere il sommergibile. Tutto ciò accadeva sotto gli occhi — se così si può dire — della sorveglianza inglese che nello stretto era senza dubbio notevole. Essa consisteva in ben 6 elementi distinti, ciascuno presidiato da una unità sottile: ad Est e a Nord di Gibilterra; da Gibilterra al centro dello stretto; dal centro dello stretto a capo Negro; da capo Negro verso levante; lungo l'asse dello stretto; fra punta Europa e punta Cornero per la vigilanza degli accessi alla baia di Gibilterra. Anche verso l'Atlantico si irradiavano vari altri mezzi di sorveglianza oltre a un sommergibile inglese sempre in agguato.

Ciascuno degli attraversamenti apportò ai nostri comandi notizie e dati circa la situazione della sorveglianza in zona, ma soprattutto in relazione alle correnti ed ai periodi derivanti da esse. Il « Veniero » (com. C. C. Folco Buonamici) attraversò due volte lo stretto in immersione senza incidenti. Il « Calvi » (com. C. C. Giuseppe Caridi) fu costretto a due pose sul fondo ma forzò lo stretto in superficie, sia all'andata che al ritorno.

L'esperienza del Comandante Buonamici fu utilissima per Maricosom che, contrariamente a quanto era stato stabilito fino a quel momento, diede disposizioni affinché lo stretto venisse attraversato in immersione a « quota media ». Ma quanto accaduto al « Malaspina » del quale abbiamo raccontato — con le parole del Comandante Leoni — la tremenda avventura nello stretto, mostra che purtroppo il regime delle correnti in quella zona non era ben conosciuto. Insomma, per gli imprevisti, bisognava affidarsi alla robustezza dei battelli e, soprattutto, allo spirito di iniziativa dei comandanti e degli equipaggi, ciascun caso essendo a se stante e con caratteristiche particolari.

La prima nave nemica affondata dagli italiani in Atlantico fu il « British Fame », petroliera britannica di 8406 t.s.l., isolata, diretta in zavorra da Liverpool al Golfo Persico, al comando del capitano inglese William George Knight di Paignton (Devonshire), un abile lupo di mare di 54 anni. La nave, varata nel

1938, capitò davanti al sommergibile « Malaspina » che aveva attraversato lo Stretto di Gibilterra nell'avventuroso e drammatico modo più sopra narrato.

Racconta nel citato libro il Comandante Mario Leoni: « Il mattino del 12 stavo ancora dormendo quando un grido di Volterrani mi svegliò d'improvviso: « Nave in vista ». Balzo in piedi e guardo fuori: è appena l'alba ed una leggera foschia copre l'orizzonte e limita la visibilità. Volterrani mi indica con la mano verso destra quello che ha scoperto: intravedo la sagoma di una grossa nave che ci mostra la prora e che ormai è abbastanza vicina. Fischio la sirena per la rapida immersione e tutti si precipitano abbasso, getto le mie coperte, in camera di manovra... siamo ormai a quindici metri di profondità e speriamo di non essere stati avvistati perché, se ciò è avvenuto, la nave che ora attendiamo ci scappa sicuramente. « Tornare a quota periscopica! ».

... Si tratta di uno scafo di notevoli dimensioni tutto dipinto in grigio chiaro come le navi da guerra, con le soprastrutture e i due ponti dipinti in bianco. Non riesco a distinguere la nazionalità, anche se porta la bandiera al picco, ma la presenza di due cannoni di calibro almeno da 120 mm, mi convince che non debbo aver scrupoli di sorta a silurarla.

Ad un tratto la nave accosta di 40° a dritta ed allora mi si rivela in tutta la grandezza: è veramente un magnifico scafo che avrebbe fatto la gioia del più esigente comandante di sommergibile, mentre io, per il momento almeno, mi sarei accontentato di qualche cosa di più modesto.

La distanza diminuisce sempre ma siamo ancora a 4500 metri di distanza; orologio alla mano osservo che le spezzate durano circa dieci minuti e concludo, quindi, che l'attacco dovrà essere portato a fondo appena il bersaglio avrà iniziata la nuova rotta.

... La motonave accosta esattamente come avevo previsto! Con questa accostata ha segnato la sua condanna a morte ed ha ormai pochi minuti di vita.

Metto subito il telemetro al periscopio: 2.500 metri. « Avanti a mezza forza! Musotto, mandi un prete alla petroliera... ».

...Sono ormai in posizione cinematografica favorevole che diventerà ancora migliore man mano che sarò più vicino; distinguo anche la bandiera, che è inglese, e i due cannoni che si profilano nettamente contro il cielo. Misuro ancora la distanza: 1900 metri. «Avanti a tutta forza». E poi: «Attenzione al lancio! Pronti i siluri numero uno e numero due!».

L'ufficiale di rotta trasmette col telefono l'ordine alla camera di lancio di prora. «Siluri numero uno e numero due pronti al lancio» ripetono da prora. ...Rialzo ancora una volta il periscopio: valuto che la velocità del nemico sia di circa 12 nodi orari. Speriamo che il bersaglio non accosti di nuovo perché siamo a 1600 metri di distanza.

«Attenzione, siluro numero uno, fuori!». La mano di Odorici che è posata sul pulsante di lancio, si abbassa. Il lieve scuotimento del sommergibile mi annuncia che il siluro è ormai in viaggio.

«Attenzione! Siluro numero due, fuori!». La mano dell'ufficiale di rotta si abbassa nuovamente, una seconda lieve scossa ed un altro siluro dei più grossi, da 533 mm con 250 chilogrammi di tritolo, si avventa alla velocità di 80 chilometri l'ora contro la nave di S. M. Britannica. Tra il primo siluro, lanciato quando il centro della nave passava davanti al telarino del periscopio e il seguente, saranno passati 3 secondi.

La lancetta del cronografo scorre rapidamente sul quadrante, mentre nell'interno del sommergibile regna il più profondo silenzio: tutti i nostri sensi sono concentrati unicamente nell'udito.

80... 90... 94... secondi: un scoscio cupo, come per la caduta d'una massa d'acqua sopra un terreno molle, seguito dopo due o tre secondi, da un altro più leggero, poi un debole tonfo allo scafo. Tutto qui. Ci guardiamo l'un l'altro: sarà stato colpito?

...Non resta che accertare la cosa al periscopio che metto fuori subito ma con qualche timore perché se la motonave non era stata colpita e si è accorta del lancio, può dirigere su di noi per tentare di speronarci oppure per gettarci addosso delle bombe di profondità».

Il comandante Mario Leoni osservò che la nave appariva

perfettamente in rotta, ed apparentemente indenne. Concluse con vivo rammarico di non esser riuscito a colpirla. Poi s'accorse, oltretutto, che da bordo dell'inglese stavano partendo delle cannonate dirette contro il «Malaspina». Si immerse a 20 metri, in attesa che la nave si allontanasse, per attaccarla nuovamente con il siluro. In quel mentre gli idrofonisti che seguivano attentamente il rumore delle eliche della nave britannica, avvertirono che questa s'era fermata. Un'altra osservazione periscopica permise di constatare ancora una volta che la petroliera appariva perfettamente indenne nello scafo e nelle altre parti vitali. A questo punto, contro la nave ferma, Leoni lanciava un altro siluro da 450 mm. Anche questo siluro, scoppiato senza provocare apparentemente danni, non mutava la situazione, con la nave nemica ferma in mezzo al mare e in condizioni di stabile assetto.

Il segno che qualche cosa a bordo «non andava» venne dall'equipaggio: «...L'equipaggio si imbarca su due lance che subito si allontanano da bordo mentre una terza rimane attraccata alla scala di prora con una ventina di persone che indossano la divisa scura».

La bandiera era rimasta al picco ed i cannoni apparivano minacciosamente puntati, tanto che Leoni pensò ad una trappola. Il comandante italiano decise allora di sacrificare un ultimo siluro da 450 mm, regolandolo a 8 metri di profondità: la nave doveva essere più immersa del normale e con tutta probabilità pescava più di otto metri.

«Dal periscopio vedo la scia che dirige velocemente verso la poppa del «British Fame». Una colonna di fumo nero con un sottile orlo di spuma bianca si alza violentemente in corrispondenza esatta del fumaio. Immediatamente la petroliera si spezza in due flettendosi poco a proravia del fumaio e tutta la parte poppiera affonda rapidamente fino a lasciare a fior d'acqua i cannoni, soltanto il fumaio emerge ancora per metà... È venuto il momento di emergere e di finirla a cannonate.

Che a bordo ci fosse ancora qualcuno era una mia giusta supposizione, perché subito dopo lo scoppio, vedo una persona

correre verso prora ed imbarcarsi frettolosamente nell'imbarcazione che attende sottobordo. Finalmente anche questa si allontana, portandosi a breve distanza dalle altre due che sono sempre alla deriva».

L'ultimo a porsi in salvo era stato il comandante che venne fatto salire a bordo del «Malaspina». Il sommergibile italiano, quindi, affondò con ventidue colpi di cannone la petroliera inglese dura a morire.

«Il British Fame», colpito ripetutamente al galleggiamento, comincia ad appoppiare sempre più e comprendo che la sua fine è ormai prossima... Il relitto affonda sempre più rapidamente: lo spettacolo è grandioso e pauroso al tempo stesso. Man mano che l'inclinazione aumenta, cominciano a staccarsi dalla coperta oggetti di ogni specie che precipitano lungo il ponte con un frastuono assordante, l'albero di prora dapprima oscilla e poi si tronca alla base abbattendosi con fragore sulla coperta e facendo risuonare sinistramente lo scafo.

La nave sembra davvero quasi una creatura che stia morendo e lanci disperate grida di orrore. Sì, le navi sono simili ad esseri viventi e non v'è nulla di più triste che assistere alla loro fine.

La tragedia precipita: lo scafo si solleva emergendo quasi verticalmente sul mare, simile ad una montagna di ferro che ci sovrasti gigantesca, è una massa di acciaio che si erge paurosa sull'oceano in mezzo ad un turbinio di rottami di ogni specie lanciati in tutte le direzioni. Rimane un momento sospesa fra cielo e mare per poi inabissarsi velocemente con un cupo boato fra mille fontane d'acqua che si sollevano improvvisamente per ricadere sul mare che sembra ribollire. Ancora ottanta metri... sessanta... quaranta... venti metri di scafo e poi tutto scompare per sempre. *Requiescat in pace!*».

Il racconto di Leoni prosegue: «Chiamo il comandante inglese e gli dico: «Sono disposto a rimorchiare le vostre imbarcazioni fino in prossimità delle Azzorre alla condizione che sia lasciato immediatamente libero dal rimorchio in caso di avvistamenti e che il cavo venga tagliato al primo fischio della sirena. Mi potete dare questa assicurazione?». Mi ringrazia e

parla con il megafono con il suo primo ufficiale. «Avete la mia parola d'onore che, se udranno la sirena, il cavo di rimorchio verrà immediatamente tagliato».

A centocinquanta miglia dalle Azzorre, Leoni abbandonò le scialuppe inglesi che raggiunsero in 24 ore Ponta Delgada. Il comandante inglese Knight rimase invece prigioniero sul «Malaspina». Al momento di sbarcare a Bordeaux da dove avrebbe preso la via del campo di concentramento, l'ufficiale britannico mostrò la sua viva riconoscenza per il cavalleresco comportamento del comandante italiano.

«Il comandante Knight è in coperta, silenzioso e cupo. Prima che mi allontani, mi consegna una lettera. L'apro.

Sommergibile Malaspina 4/9/1940

«Caro signore,

Vi debbo ringraziare molto per il modo ed il generoso trattamento che mi avete fatto durante la mia forzata permanenza sulla vostra nave. E per l'aiuto che avete dato al mio equipaggio nel rimorchiarlo verso terra. Ho apprezzato molto tutto questo e conserverò sempre il migliore ricordo di voi, dei vostri ufficiali e del vostro equipaggio per avermi voluto trattare come fossi stato uno dei vostri.

Quando la presente situazione sarà finita e tutto sarà tornato in pace, sarò lieto di rincontrarvi.

Sinceramente vostro

W. G. KNIGHT

Comandante del British Fame»

Mi porge la mano che gli stringo e mi fissa negli occhi. «Vi ringrazio ancora di tutto. Avete rispettato la vita umana. Siete un generoso».

Lo lascio e da questo momento i nostri destini si separano definitivamente: io vado incontro ad un futuro che mi è del tutto ignoto ed egli va verso il campo di prigionia, dove lo attenderanno chissà quali privazioni».

Nel 1959, William George Knight e Mario Leoni si rividero in Italia dove il comandante inglese venne a visitare quello

italiano. Non aveva dimenticato dopo quasi vent'anni, il debito di riconoscenza verso il nostro valoroso sommergibilista.

Una delle note salienti della nostra guerra subacquea in Atlantico fu senza dubbio lo slancio cavalleresco, il senso dell'onore marinaro e la generosità d'animo che presiedettero sempre alle azioni dei comandanti e degli equipaggi italiani. Ciò, talvolta, poteva portare gravi rischi per il battello che si impegnava in opere di soccorso a favore degli avversari per non abbandonarli in pieno Oceano. Doenitz — che pure aveva spesso autorizzato ed ordinato salvataggi di avversari in mare — mutò idea dopo il caso del «Laconia» quando sommergibili italiani e germanici, intenti ad un'opera di soccorso, vennero attaccati da aerei britannici. Da allora Doenitz ordinò ai suoi sommergibilisti di non fermarsi mai a soccorrere naufraghi in mare, perché potevano arrischiare la sicurezza della loro nave. Ordine perfettamente legittimo che non poté essergli contestato nemmeno dinanzi al tribunale di Norimberga ove, infatti, Doenitz non fu condannato per la condotta di guerra dell'arma subacquea tedesca.

Un altro episodio analogo a quello di cui fu protagonista l'equipaggio del «Malaspina», si verificò poco tempo dopo in Atlantico. Questa volta toccò al un altro «cavaliere del mare», il Tenente di Vascello Salvatore Todaro, uno dei più intrepidi ufficiali della nostra arma subacquea.

Todaro aveva lasciato La Spezia il 29 settembre al comando del sommergibile «Cappellini». L'attraversamento dello Stretto di Gibilterra aveva riservato all'unità momenti piuttosto duri, come quando il battello, appesantitosi, era «scivolato» a 140 metri di quota.

Giunto nella zona assegnatagli, il 15 ottobre avvistava una nave. Dice Todaro nel suo rapporto: «15 ottobre. Alle ore 23,15 si avvista una sagoma non chiaramente identificabile data l'oscurità. Dirigo l'attacco a forte andatura. Si tratta di un piroscafo che presenta i settori poppieri (beta 150° circa). Alla distanza di 2000 metri il piroscafo si accorge di essere inseguito e mette la poppa sul sommergibile accelerando contemporaneamente l'andatura. Alla distanza di circa 1500 metri apro

il fuoco col cannone di poppa. Il tiro è molto lungo. Il mare forza da 4 a 5. Serro ulteriormente le distanze mantenendo la prora sul piroscafo per presentare il minimo bersaglio, poi a circa 100 metri accosto in fuori ed ordino l'apertura del tiro. Alla terza salva la nave è colpita a poppa. Un incendio si sviluppa nella stiva poppiera contenente presumibilmente materiale infiammabile nelle prossimità del cannone che interrompe il fuoco. Frattanto numerose granate colpiscono la nave in plancia ed al galleggiamento producendone l'arresto e lo sbandamento sul fianco sinistro. Mi porto a circa 500 metri sul beta 90° e lancio un siluro contro la nave ferma per assicurare un rapido affondamento e per impedire che a bordo si possa eventualmente riprendere il tiro. L'arma passa sotto l'unità senza esplodere. Lancio successivamente un altro siluro da 533 con lo stesso esito e poi uno da 450. Le scie si distinguono chiaramente ma non si verifica alcuna esplosione. Ritengo perciò che il fatto sia dovuto a forti irregolarità della traiettoria verticale a causa del mare agitato. Per evitare un inutile consumo d'armi affondo la nave a colpi di cannone. Si tratta del piroscafo «Kabalo» di tonn. 7545 di portata, appartenente alla Compagnia Marittima Belga partito da Glasgow per Freetown con un carico di aerei e di parti di rispetto per l'aviazione. L'affondamento è avvenuto alle ore 4 del 14 ottobre nel punto a mg 720 per 268° dal faro di Punta do Pardo (isola di Madera). In base alla conoscenza della zona giudico che non vi sia pericolo per il sommergibile e decido di prendere a rimorchio la lancia dei naufraghi (fra cui vi è il Comandante) in attesa di incontrare un piroscafo neutrale. In seguito allo sfondamento dell'imbarcazione a causa del mare prendo le 26 persone chiudendole nella falsa torre e le sbarco all'alba del 19 ottobre in una insenatura dell'isola di S. Maria delle Azzorre. Indi dirigo nuovamente in zona».

Il comportamento del comandante del «Cappellini» venne additato ad esempio fra neutrali, amici ed avversari. Già si intravedeva lo stile che avrebbe fatto di Todaro uno dei più spericolati e romantici personaggi della battaglia dell'Atlantico. L'attacco al cannone — che poi doveva diventare una delle

caratteristiche del suo modo di far la guerra in mare — venne condotto con giudiziosa audacia, nonostante la reazione violenta degli avversari. L'ospitalità data a bordo ai naufraghi del «Kabalo» ed il loro trasporto fino in vista di una costa ospitale, resero celebre il nome del «Cappellini» e del suo Comandante in terra portoghese e belga.

L'azione del «Malaspina» e maggiormente quella del «Cappellini», rappresentavano, pur fra incertezze dovute alla ancor scarsa esperienza della guerra in Oceano, il tema tattico dei successi che, più avanti, i nostri battelli avrebbero ottenuto. Era, in sostanza, la guerra da corsa contro navi isolate sulle rotte più lontane. Simili ad incrociatori corsari, i nostri sommergibili avrebbero attuato quel tipo di guerra lungo le rotte più remote, servendosi ampiamente del cannone.

Avevano passato lo stretto ed erano già in Atlantico sia il «Barbarigo» (com. C. C. Giulio Ghiglieri) che il «Dandolo» (com. C. C. Riccardo Boris). Dopo di questi entravano in Oceano per dirigere quindi sulla nostra base di Bordeaux, numerosi altri sommergibili italiani: l'«Emo» (com. C. C. Carlo Liannazza), il «Faà di Bruno» (com. C. C. Aldo Enrici) il «Giuliani» (com. C. C. Renato d'Elia), il «Baracca» (com. C. C. Enrico Bertarelli) il «Torelli» (com. C. F. Aldo Cocchia), il «Tarantini» (com. C. C. Alfredo Jaschi), il «Marconi» (com. C. C. Giulio Chialamberto), il «Finzi» (com. C. C. Alberto Dominici), il «Bagnolini» (com. C. C. Tosoni Pittoni), e più tardi, il «Da Vinci» (com. C. C. Ferdinando Calda), il «Glauco» (com. C. F. Giuseppe Mellina), l'«Otaria» (com. C. C. Giuseppe Vocaturo), il «Veniero» (com. C. C. Manlio Petroni), il «Nani» (com. C. C. Gioacchino Pelizzi), il «Tazzoli» (com. C. C. Vittore Raccanelli), l'«Argo» (com. T. V. Alberto Crepas). Negli ultimi mesi del 1940 partirono ancora cinque unità: il «Morosini» (com. C. C. Alfredo Crisculo), il «Bianchi» (com. C. C. Adalberto Giovannini), il «Brin» (com. T. V. Luigi Longanesi Cattani), il «Marcello» (com. C. C. Carlo Alberto Teppati), il «Mocenigo» (com. C. C. Alberto Agostini) e il «Velella» (com. T. V. Pasquale Terra).

Fra il giugno ed il dicembre del 1940, i nostri sommergibili forzarono lo Stretto di Gibilterra ben 33 volte e tale splendida impresa di navigazione in guerra resta negli annali della marineria a testimonianza della preparazione, del coraggio e dell'abilità nautica dei sommergibilisti italiani.

Le operazioni che si svolsero fra giugno e dicembre durante il trasferimento dei sommergibili italiani dal Mediterraneo a Bordeaux mostrano, ad un'analisi attenta degli attacchi effettuati da parte delle nostre unità, alcune caratteristiche salienti. Durante tali azione furono affondate navi per 35.959 tonn.

In primo luogo risaltano le due azioni di Leoni e di Todaro, portate a termine con notevole, coraggiosa abilità e con l'impiego del cannone. Indicativo anche l'episodio del «Glauco» che trovatosi il 7 ottobre nella zona in cui passavano le rotte di due convogli che stavano incontrandosi (caso piuttosto raro e fortunato) non seppe cogliere l'occasione propizia. La mancanza di esperienza ed anche di indicazioni precise circa la tattica da adottare nell'incontro con il traffico convogliato, furono determinanti in questo frangente. Il comandante Mellina tentò di avvicinarsi in immersione per sviluppare l'attacco di coda al primo dei due convogli avvistati ma l'azione fallì. Le istruzioni che egli aveva prevedevano, difatti, per il suo battello, un compito esclusivamente offensivo: doveva attaccare. La tattica che venne in seguito ordinata (e proprio l'episodio del «Glauco» determinò il nostro Comando in questo senso) fu di lanciare immediatamente il segnale di scoperta e di tenersi quindi in vista dei fumi delle navi per poterle attaccare in superficie a notte fatta e a distanza ravvicinata.

«Sarà opportuno — dicevano le nuove norme per le segnalazioni di avvistamento e per attacco ai convogli in Atlantico — che il sommergibile avvistatore rimanga o si porti durante le ore diurne (mantenendosi fuori della visibilità) nei quartieri prodieri del convoglio e dal lato opposto nei riguardi delle condizioni di luce che si verificheranno al tramonto. Col calar della notte il sommergibile si lascerà man mano avvicinare e gli sarà facile, avendo preso posizione opportuna nei riguardi

della minima visibilità, portarsi a distanza ravvicinata ed agire con grande efficacia».

La funzione esplorativa veniva ora presa in ampia considerazione, visto che era anche prescritto che «durante tutto il tempo in cui manterrà il contatto, il sommergibile lancerà all'aria ad intervalli di una o due ore il segnale stabilito» e «dovrà inoltre informare tempestivamente il Comando 11° Gruppo Sommergibili (*Bordeaux* n.d.A.) delle eventuali variazioni degli elementi di cammino del convoglio».

Come si può rilevare, era l'abbozzo della «tattica di branco». Il sommergibile aveva innanzitutto il compito di segnalare la posizione e gli elementi cinematici della rotta delle navi avvistate, e ciò di continuo ad intervalli prestabiliti. L'avvistamento e la sorveglianza da parte del sommergibile permettevano al Comando a terra di spostare altri battelli verso il convoglio per farlo attaccare in gruppo nottetempo.

L'azione del «Mocenigo», svoltasi il 21 dicembre al largo delle coste portoghesi, fu un brillantissimo esempio di applicazione delle nuove norme d'avvistamento ed attacco. In tale occasione il Capitano di Corvetta Alberto Agostini eseguì per primo l'audace manovra con notevole sangue freddo, seguendo il convoglio «OG. 47» (che era diretto a Gibilterra e proveniva dall'Inghilterra) avvicinandogli nottetempo di prora ed attaccandolo in superficie: «Entrato nella zona assegnata, il mattino del 21 dello stesso mese il «Mocenigo» avvistava fra i 20 mila e i 25 mila metri di distanza un convoglio di una diecina di piroscafi che, secondo una comunicazione di Betasom del giorno precedente, proveniva dall'Inghilterra, diretto a 7-8 nodi verso Lisbona con una scorta di cacciatorpediniere.

Il «Mocenigo» manovrò in superficie per portarsi di prora al convoglio, restando fuori vista anche delle estremità degli alberi dei piroscafi, basandosi soltanto sull'osservazione delle dense nubi di fumo che coprivano il cielo del convoglio. Approssimandosi il tramonto, una serie di piovaski gli fece perdere completamente di vista il convoglio che solo più tardi

potè attentamente osservare da breve distanza con il favore dell'oscurità completa e rilevare che due unità di scorta precedevano un primo gruppo di tre piroscafi in linea di fronte, seguito da un secondo e da un terzo gruppo anch'essi composti da tre piroscafi in linea di fronte. Passò subito all'attacco col siluro, da 600 metri di distanza, dell'unità esterna del primo gruppo, un piroscalo da carico con un fumaiolo e due alberi, scafo scuro, sovrastrutture presso la plancia molto appariscenti, di nazionalità non individuata, probabilmente di 3700 t.s.l. che fu probabilmente colpito e danneggiato da uno dei due siluri lanciati. Immediatamente dopo il «Mocenigo» lanciò un'altra coppia di siluri contro un piroscalo da carico di non grande tonnellaggio, anch'esso facente parte del primo gruppo. Il piroscalo, raggiunto da uno dei due siluri lanciati, si capovoltò rapidamente ed affondò. Invertita la rotta per utilizzare le armi poppiere, il battello lanciò altri due siluri contro due unità del secondo gruppo; una di esse, un piroscalo da carico, senza bandiera e di caratteristiche pressoché corrispondenti a quelle delle unità attaccate in precedenza, fu probabilmente colpito e danneggiato.

Prattanto le due unità di scorta avevano accostato verso il sommergibile che, fatto segno alle 22,18 ad un colpo di cannone, andato fortunatamente a vuoto, e costretto a disimpegnarsi coll'immersione, fu immediatamente sottoposto a caccia sistematica ed al lancio di varie bombe. Essendo però riuscito ad evitare una esatta localizzazione, riportò danni non gravi. Fu questa la prima volta che un nostro sommergibile, giunto a contatto di un convoglio dopo che Maricosom aveva diramato le note istruzione operative, manovrò in modo perfetto benché avesse incontrato notevoli difficoltà per mantenere il contatto diurno. Il comandante, infatti, per evitare di essere avvistato, fu costretto a dirigere, nelle ore diurne, l'intera lunga manovra stando in piedi sulla estremità delle camicie dei periscopi in una posizione particolarmente faticosa» (2).

Con questa impresa — una delle più brillanti azioni di guerra realizzate in quei primi mesi da un nostro sommer-

gibile in Atlantico — il Comandante Agostini e gli uomini del « Mocenigo » attuarono perfettamente, nella pratica, le norme e gli insegnamenti di Karl Doenitz per la lotta ai convogli.

(1) A. TRIZZINO - *Op. cit.*

(2) U. MORI UBALDINI, A. COCCHIA - *Op. cit.*

(3) MARIO LEONI - *Sangue di marinai* (Ed. Europee).

CAPITOLO IV

L'OCEANO DELLE TEMPESTE

Il 1 settembre 1940 nasceva in terra di Francia, sulle rive della limacciosa Garonna, il nido dei corsari subacquei italiani: Betasom.

Nel quadro delle basi dei « lupi » di Doenitz, Betasom si inseriva come elemento nuovo con promettenti possibilità, poiché la guerra in Atlantico s'avviava a svolte d'alta importanza strategica dopo l'occupazione della Francia da parte germanica.

« Con tutto il litorale francese in mano da Dunquerque a Bordeaux, i tedeschi non avevano perso tempo ed avevano apprestato basi per i loro sommergibili e per gli aerei operanti in collegamento con essi » scrive Churchill nell'opera citata. « In mezzo all'incalzare di azioni belliche — egli aggiunge — una preoccupazione dominava su tutte. Le battaglie potevano essere vinte o perdute, le offensive potevano riuscire o fallire, i territori si potevano conquistare o sgombrare, ma condizione pregiudiziale per ogni possibilità di continuare la guerra e anche solo di sopravvivere, era il dominio delle rotte oceaniche e la libertà di avvicinamento e d'ingresso nei nostri porti ».

Nel quadro dei precedenti impegni di Friedrichshafen, gli accordi del 25 luglio 1940 fra la Marina italiana e quella tedesca furono alla base della creazione di Betasom che avrebbe ospitato l'11° Gruppo Sommergibili italiani agli ordini di un contrammiraglio, Angelo Parona.

La scelta della Marina Italiana cadde su Bordeaux per un insieme di motivi d'ordine pratico. La città che distava 50 mi-

glia dal mare e ad esso era collegata dal fiume Garonna, possedeva attrezzature che avrebbero facilitato il lavoro di approntamento della base, approntamento eseguito a tempo di record. Betasom (Beta = Bordeaux, Som = sommergibili) venne organizzata lungo le rive del fiume con un « bacino a livello costante » una vera darsena collegata alla Garonna, con due bacini di carenaggio, un'officina raddobbo, banchine per l'ormeggio dei battelli, e un grande capannone metallico per altre officine e magazzini. Due navi — il transatlantico « De Grasse » e il tedesco « Usarmo » — servirono in un primo tempo da appoggio logistico; sul primo fu approntata anche un'infermeria. La base fu presidiata all'interno da reparti del Battaglione S. Marco, all'esterno da truppe germaniche cui era pure affidata la difesa contraerea (4 batterie da 88 e mitragliatrici). A Merignac erano alloggiati aerei da caccia tedeschi per la difesa antiaerea diurna.

Base ausiliaria fu quella di La Pallice, sul mare aperto, dove i battelli sostavano al rientro, in attesa che la rotta fino a Betasom fosse dragata e libera da eventuali mine sparse da aerei nemici. Dopo i lavori eseguiti a Betasom sui sommergibili italiani, si utilizzava La Pallice per le uscite di prova.

I bombardamenti del dicembre 1940 — con l'affondamento del piroscafo « Usarmo », imposero il decentramento di alcuni servizi della base e lo spostamento del Comando e degli alloggi del personale. Ufficiali, marinai e maestranze vennero alloggiati a 14 chilometri di distanza mentre tutti gli esplosivi e le teste cariche venivano allontanati.

Betasom dipendeva dal punto di vista amministrativo, organico, tecnico e disciplinare da Maricosom (Comando in Capo della Squadra Sommergibili). Sul piano operativo, invece, direttamente da Supermarina. Questo Alto Comando stabilì peraltro che « per l'impiego coordinato dei sommergibili in operazioni di guerra in Atlantico, il gruppo riceverà disposizioni dall'ammiraglio Doenitz, comandante dei sommergibili tedeschi ». Dal 18 gennaio 1942 fu deciso che Betasom passasse alle dipendenze di Maricosom, ferma restando la norma sopra citata relativa ai rapporti con il Comando Germanico.

La collaborazione con i tedeschi doveva mostrarsi soddisfa-

cente sotto ogni punto di vista. Doenitz scrive infatti nel suo libro: « Poco dopo il comandante dei sommergibili italiani Ammiraglio Parona venne a trovarmi. La sua fermezza di carattere e la sua intelligenza me lo resero subito simpatico. Era con tutto il cuore disposto a collaborare. Ben presto fra noi si creò un rapporto di reciproca fiducia. Prendemmo i seguenti accordi:

1) La direzione operativa comune, l'orientamento dello sforzo globale, l'attribuzione dei campi d'operazione, la decisione sulla forma di cooperazione, devono restare nelle mani del comando dei sommergibili tedesco.

2) Nella cornice di questa necessaria unità di direzione, il comando dei sommergibili italiani deve avere un'estesa autonomia e responsabilità. I sommergibili italiani non devono solo avere la sensazione di essere diretti da italiani, ma lo devono essere effettivamente.

In base a questi criteri furono concordate misure — partecipazione di comandanti di sommergibili italiani a missioni lontane su sommergibili tedeschi, istruzione presso le nostre flottiglie scuola nel Baltico ed altro — per familiarizzare gli italiani alle condizioni di lavoro nell'Atlantico e avvezzarli alla nostra tattica mobile dei sommergibili.

La base dei sommergibili italiani fu allestita a Bordeaux. Per facilitare la nostra intima collaborazione, l'ammiraglio Parona dislocò presso il mio stato maggiore il comandante Sestini. Non avrebbe potuto fare una scelta migliore di quell'eccellente uomo e distinto ufficiale. Io inviai presso lo stato maggiore di Parona il Capitano di Fregata Rösig che già aveva fatto buona prova come comandante di sommergibile e capo flottiglia ».

Racconta l'Ammiraglio Aldo Cocchia: « Centro di raccolta e di partenza dei materiali e del personale necessari alla organizzazione iniziale di Betasom fu il gruppo sommergibili di La Spezia (da La Spezia parti anche il maggior contingente dei sommergibili destinato ad operare in Atlantico) e — sia consentito il ricordo — fu il comandante di tale gruppo — capitano di Fregata Aldo Cocchia, designato capo di stato maggiore del futuro « Comando Superiore delle forze subac-

quee italiane in Atlantico» — che presiedette alla raccolta ed alla spedizione a Bordeaux di tutto quanto poteva occorrere alla base nascente: un « tutto quanto » che andava dai *diesel* — dinamo da sistemare a terra per la carica degli accumulatori, alla scorta delle razioni speciali per sommergibilisti; dai pezzi di rispetto per i motori a combustione dei battelli, agli strumenti ottici; dai tabacchi a una completa stazione-radio di grande potenza; dal vestiario ai compressori d'aria; dalle armi, alle munizioni; dai siluri, alle macchine per le indispensabili officine.

Da La Spezia partirono anche gli ufficiali, gli operai, i marinai occorrenti per l'impianto della base, e per tutti fu necessario predisporre treni speciali, viveri, lasciapassare; e sempre da La Spezia partì nell'agosto '40 l'Ammiraglio Angelo Parona con alcuni ufficiali del suo stato maggiore.

Quando l'ammiraglio giunse in quella che doveva poi diventare Betasom, si trovò dinanzi a una serie di capannoni vuoti e sporchi, già adibiti a magazzini generali. Non v'erano officine, neppure in embrione, non esisteva nessuna attrezzatura nautica, mancavano finanche le indispensabili linee elettriche.

La prima riunione coi propri collaboratori l'Ammiraglio Parona la tenne la sera stessa dell'arrivo, in uno dei deserti capannoni che erano assegnati alla base italiana. Intorno all'ammiraglio erano raccolti — seduti per lo più sopra casse per imballaggio — quasi tutti gli ufficiali del comando: il maggiore del genio navale Fenu, destinato a divenire il capo del futuro piccolo ma efficientissimo arsenale di Betasom; il Capitano di Corvetta De Moratti, preposto alle radiocomunicazioni; il tenente colonnello Di Losa, direttore del servizio amministrativo; il Capitano di Fregata Capone, incaricato dei servizi logistici; il capitano Giudice, segretario e capufficio operativo; il maggiore medico Crucillà. A completare il gruppo mancava il Tenente di Vascello Auconi, ufficiale alle armi, che sarebbe giunto con un treno successivo, ma che avrebbe rapidamente recuperato il ritardo iniziale; e mancava anche il capo di stato maggiore, che avrebbe raggiunto Bordeaux ai primi di ottobre al comando del sommergibile « Torelli ».

Con un gessetto venne tracciata sul pavimento la pianta gene-

rale della futura base: qui i magazzini, là il locale motori, in quel capannone i pezzi di rispetto, in quest'angolo la baracca per il trasformatore ad olio, così e così la rete delle tubature ad aria compressa, in quest'altro modo i circuiti elettrici, la stazione radio di riserva e via dicendo.

Le direttive furono spicce e verbali: tu fai questo; tu, quest'altro; poi tutti si misero alacremente all'opera sotto la guida dell'Ammiraglio che spronava, dirigeva, spianava gli ostacoli, superava le difficoltà. Si lavorava sotto gli occhi diffidenti dei tedeschi. Sotto gli occhi beffardi dei francesi che guardavano con l'aria di dire: « Vediamo un po' come se la cavano questi italiani »; ma si lavorava con entusiasmo, con una fede, con uno slancio che non potevano non essere coronati da un successo rapido e completo » (1).

L'Oceano delle tempeste attendeva i nostri sommergibilisti. I risultati delle prime missioni, effettuate direttamente dopo il forzamento di Gibilterra nelle acque di Madera, avevano lasciata la bocca amara ai nostri comandanti ed equipaggi: settimane intere su mari deserti fino all'ultimo orizzonte, poche navi e in buona parte neutrali, scarse le occasioni di battersi contro il nemico. V'erano battelli che non avevano avuto neppure la più piccola possibilità di attaccare, in un mese o un mese e mezzo di navigazione.

A fronte dei notevoli successi che i colleghi tedeschi coglievano, in quella estate del '40, ad ovest dell'Irlanda nelle zone che costituivano il cordone ombelicale della Gran Bretagna, i nostri comandi insistettero, anche nel corso di trattative ad alto livello, per poter usare i nostri sommergibili nell'Atlantico Nord-Orientale. Il comando germanico fece osservare che i mancati incontri con il nemico nella zona delle Canarie derivavano soprattutto dall'incertezza circa le vie di traffico nemico in quella parte dell'Oceano: « Anche nell'area d'operazioni tedesca nell'Atlantico settentrionale fu necessario parecchio tempo, specialmente dopo che l'avversario aveva cambiato metodi operativi, per determinare nuove rotte e nuove modalità del traffico ».

Venendo incontro, peraltro, al desiderio italiano, il comando germanico accettò di spostare l'area di operazioni dei nostri

battelli. Doenitz e Parona si accordarono perché i sommergibili italiani operassero a sud-ovest del Canale del Nord, a ponente delle zone occupate dalle unità tedesche. Alcuni dei sommergibili italiani di maggior tonnellaggio sarebbero stati inviati anche nella zona di Freetown.

Le esperienze dei primi mesi di guerra erano state raccolte e vagliate con estrema attenzione dei comandi italiani. Le norme circa la guerra ai convogli erano state aggiornate tenendo conto della situazione del teatro di guerra dell'Atlantico, come già abbiamo visto. Ma la somma di dati ed indicazioni che ogni giorno si accumulava sul tavolo dell'Ammiraglio Parona e del suo stato maggiore, e le notizie ed informazioni fornite dal B.d.U., costituivano un patrimonio di importanza fondamentale. Dall'accorto vaglio di quelle notizie e di quelle esperienze in mare, poteva dipendere il successo di una nuova azione o la salvezza di un nostro sommergibile.

Gli scambi di notizie e di dati fra Betasom e Supermarina risultano, ad un esame dei documenti degli archivi della nostra Marina, essere stati fittissimi e di notevole utilità. Eccone un esempio di particolare interesse: si riferisce all'uso degli idrofoni, in relazione al comportamento in mare di alcune nostre unità nel conflitto in Atlantico. Il 31 ottobre 1940, Supermarina comunicava a Betasom:

«Le considerazioni secondo le quali «Marconi» e «Finzi» hanno svolto il loro compito, tenendo l'agguato in immersione e facendo affidamento sugli idrofoni, rispetto a quanto ha fatto il «Bagnolini» con razionale apprezzamento della situazione e con avveduti criteri operativi, sono giuste. È peraltro possibile che la tendenza a trarre profitto dagli idrofoni per il servizio di scoperta sia apparsa giustificata, agli occhi dei Comandanti, dall'esperienza fatta in Mediterraneo dove, com'è noto, gli idrofoni hanno segnalato la presenza di unità navali in molti casi in cui esse sfuggivano non solo alla ricerca periscopica, ma anche a quella della torretta emersa, specie se la visibilità non era particolarmente buona. Gioverà quindi mettere in rilievo che la differenza sostanziale fra il Mediterraneo e l'Atlantico sotto questo punto di vista, sta nella

natura delle sorgenti sonore: in Mediterraneo le segnalazioni acustiche a distanza si riferiscono tutte a forze navali che muovono ad elevata andatura, mentre in Atlantico si tratta nella maggior parte dei casi, di navi mercantili che dispongono di basse velocità e che sono quindi molto più difficilmente individuabili all'ascoltazione idrofonica».

I migliori comandanti dei sommergibili italiani ponevano nelle osservazioni dirette la maggiore diligenza possibile. Portare «a casa» esperienze vissute costituiva, talvolta, cosa di interesse non meno alto che un successo di più durante la missione.

Il Comandante del «Brin», Tenente di Vascello Longanesi Cattani, aveva posto l'attenzione, ad esempio, sulle difficoltà del lancio con mare grosso. Molto spesso i nostri siluri, causa l'ampiezza dell'onda oceanica, finivano per sbucare alla superficie (con pericolo grave per il sommergibile che li aveva lanciati e che in tal modo poteva essere individuato) o per mutar direzione. Il problema da porsi in questo caso era se lanciare in moto o da fermi. Anche su questo, come su altri problemi d'ordine tecnico venuti alla luce durante i primi mesi di guerra in Oceano, si appuntava l'attenzione dell'Ammiraglio Parona e degli alti ufficiali di Supermarina.

Primo arrivato a Betasom, il «Malaspina» fu anche il primo sommergibile a partire per la nuova zona ad ovest dell'Irlanda, il 9 ottobre del 1940. Doenitz s'era reso conto, nel corso di una rapida ispezione compiuta qualche giorno prima, che i nostri equipaggi mancavano degli indumenti pesanti indispensabili per le lunghe navigazioni nei mari freddi, ed aveva quindi provveduto a fornire all'equipaggio del primo sommergibile italiano un corredo adeguato: pantaloni di cuoio foderati di lana, giacchettone di cuoio foderato in pelliccia, guantoni, casco e stivali di cuoio impellicciati.

Discesa la Gironda ed entrato in Atlantico, il «Malaspina» si portò nella zona assegnatagli. Nel contempo tre altri nostri battelli: l'«Otaria» (C. C. Giuseppe Vocaturo), il «Dandolo» (C. C. Riccardo Boris) e il «Barbarigo» (C. C. Giulio Ghiglieri) giungevano a distanza di pochi giorni nelle rispettive zone

assegnate, tutte attorno al 20° meridiano, a nord-ovest dell'Irlanda. Ad oriente del gruppo italiano avrebbero operato, in prossimità della costa irlandese, sette sommergibili germanici.

Il «Malaspina» era giunto al 60° parallelo ma il mare era deserto. Dopo aver tentato inutilmente d'attaccare un convoglio scortato da un incrociatore ausiliario, il «Malaspina» diresse verso Nord. Il barometro scendeva rapidamente, stava avvicinandosi un ciclone:

«L'orizzonte, quasi invisibile fin dalla sera precedente, andava rapidamente restringendosi intorno a noi — racconta Leoni nel suo libro — e cielo e mare sembravano fondersi in un unico elemento grigioferro ed opaco, mentre nuvole oscure si abbassavano fin quasi sul mare. Il segnale della bufera che doveva scatenarsi di lì a poco, fu dato da una improvvisa e violentissima grandinata: per quasi mezz'ora cielo e mare non ebbero confini ma sembravano un solo elemento mentre pezzi di ghiaccio misti ad acqua gelata, trasportati da un vento impetuoso che proveniva dalla Groenlandia, si abbattavano su di noi togliendoci ogni possibilità di controllo della nave. Non rimaneva che lasciarsi trascinare dove mare e vento ci avrebbero portati, perché il sommergibile non obbediva più al timone. La quasi completa oscurità sopravvenuta ci dava una strana ed indefinibile sensazione di impotenza.

Poi il mare cominciò a gonfiarsi rapidamente, mentre il vento sempre più violento, sollevando nubi di acqua alla superficie, impediva la visibilità anche a brevissima distanza.

Mi riescì assolutamente impossibile descrivere tutto quello che ho visto e provato in quel momento perché non si trattava più di assistere ad uno spettacolo, per grandioso che esso fosse, ma di vivere la vita stessa di un pauroso fenomeno naturale: soltanto allora sentii veramente la debolezza e la piccolezza dell'uomo di fronte alla forza della natura. Avevo navigato quasi tutti i mari della terra e mi ero illuso di conoscere ormai il mare, ma dovetti convincermi che la mia era presunzione e che solo allora cominciavo a sapere che cosa significa mare!

Montagne d'acqua che sembravano sollevarsi verso il cielo si susseguivano una all'altra scavando fra loro vallate paurose

che sembravano abissi. Ogni volta che arrivava una di quelle ondate gigantesche, il sommergibile sembrava risalirla faticosamente e quando giungeva sulla cresta, metteva la prora in basso inclinandosi tanto da dar l'impressione di precipitare in un abisso dove sarebbe stato sepolto dalla montagna d'acqua successiva.

Il rumore era infernale: urli, tonfi, quasi scoppi simili a quelli di gigantesche mine lontane, rimbombavano quando queste masse d'acqua si scontravano fra di loro, mentre il vento, gelido e rabbioso, strappava dalla loro sommità delle lame di acqua che si vedevano volteggiare in aria e poi precipitare sul mare, sibilando come frustate.

Il cielo diventava sempre più scuro e gli scrosci d'acqua si alternavano a grandinate violente: a mezzogiorno la luce era quella di un crepuscolo invernale. Rimanere allo scoperto sulla torretta, alta pochi metri sul mare, era quasi impossibile e per non essere strappati dalla furia degli elementi, gli uomini avevano dovuto assicurarsi con corde alla torretta. Per quattro giorni fummo di tratto in tratto quasi sommersi dalle ondate che si abbattevano sulla torretta e ci sentimmo colare dentro alla schiena un'acqua fredda ed odiosa, per quattro lunghi giorni rimanemmo bagnati da capo a piedi senza nemmeno la possibilità di cambiarsi gli indumenti bagnati perché in poche ore avevamo esaurito tutte le scorte di vestiario senza aver la possibilità di far asciugare la roba che, dopo essere stata strizzata alla meglio, veniva di nuovo indossata fradicia e gelata. Durante la notte, poi, la furia degli elementi aumentava ancora, mentre l'oscurità era completa.

...La vita era impossibile anche nell'interno del sommergibile, dove l'aria trascinata dai motori aveva coperto di un sottile strato di acqua salata viveri e cose. Coperte, materassi, vestiti erano inzuppati d'acqua, mentre il continuo sforzo di mantenersi aggrappati a qualche sostegno dava un senso di stanchezza dolorosa».

Dice ancora il comandante del «Malaspina»:

«È difficile immaginare quale possa essere il sacrificio dei marinai di un sommergibile in tempo di guerra, costretti per

giorni e giorni e talvolta per settimane a restare rannicchiati, quasi immobili ai posti di combattimento in un ambiente illuminato esclusivamente con la luce artificiale, caldo, umido, impregnato degli odori più diversi e non sempre gradevoli. E, appena liberi dal servizio, non avevano nemmeno la possibilità di sgranchirsi le gambe, spesso intorpidite dalla lunga sosta nella medesima posizione, e non rimaneva loro che andare a dormire, ora qua ed ora là, o su un mucchio di casse o tra le armi ed i meccanismi di bordo, sempre in una atmosfera maleodorante, inquinata dalle esalazioni e dalla traspirazione di tanti corpi umani costretti entro uno spazio così angusto. Limitatissime o quasi nulle le possibilità della pulizia personale per la scarsità dell'acqua dolce a bordo, mentre il lavarsi con l'acqua di mare, sia pure con uno speciale sapone solubile in essa, era quasi impossibile per l'irritazione che l'acqua salsa provocava dopo qualche tempo. Impossibile anche il cambio della biancheria personale, che dopo pochi giorni di missione era completamente sudicia e che, se anche avessimo potuto disporre di un guardaroba, non si sarebbe potuta conservare a bordo per mancanza di spazio. E così, dopo la prima settimana di permanenza a bordo, la nostra gente era costretta a tenersi indosso della roba appiccicosa e sudicia, impregnata di sudore e umidità, viscida e repulsiva al tatto, cosparsa di nafta e olio. Olio e nafta li trovavate dappertutto, nulla sfuggiva alla loro invasione: cose, cibi, vesti e stoviglie ne erano costantemente impregnati.

Unico svago nel corso delle lunghe immersioni era lettura di qualche libro che passava di mano in mano, sempre più sgualcito e più sudicio, e che serviva a far dimenticare per qualche ora ai nostri equipaggi la durezza della loro vita e l'estenuante noia delle ore che sembravano eterne. Numerosi i giornali enigmistici che a forza di cancellature per permetterne l'uso ai tanti amatori di questo svago, erano diventati veramente così enigmatici che nemmeno l'oracolo di Delfo si sarebbe potuto misurare con essi.

Ma dalla nostra meravigliosa gente, sempre pronta a qualsiasi sacrificio, mai ho sentito un lamento o una recriminazione

per la durezza di quella vita: tutti si rendevano conto delle necessità della guerra e del sacrificio che ad essi veniva richiesto».

La durissima esperienza dei sommergibili italiani nell'Oceano delle tempeste, ad ovest dell'Irlanda, si svolse a cavallo fra il 1940 e il 1941, durante i tremendi mesi dell'inverno artico, in zone battute da bufere e cicloni di inenarrabile potenza, in condizioni — come abbiamo visto nel caso del «Malaspina» — al limite della sopportabilità.

Equipaggi e materiale superarono la prova anche se — sul piano propriamente militare — i risultati di tali missioni non furono eccezionali. Le ragioni sono oggi facilmente individuabili attraverso i documenti di bordo che s'è riusciti a conservare. Gli attacchi, effettuati in condizioni di mare semplicemente proibitive, finivano quasi sempre in una nulla di fatto. Con il mare grosso non era possibile compiere tempestivamente tutte le manovre necessarie per l'avvicinamento al nemico che, nella grande maggioranza dei casi, avvistava in tempo i nostri battelli e si allontanava rapidamente. Anche il materiale di bordo e, spesso, le medesime strutture dei battelli risultarono danneggiati dalla violenza degli elementi scatenati e più d'una missione si dovette interrompere perché l'efficienza bellica e nautica del sommergibile era notevolmente menomata.

Incominciava, intanto, il lento e tragico stillicidio delle perdite di unità. Il primo sommergibile scomparso fu il «Faà di Bruno», al comando del Capitano di Corvetta Aldo Enrici, partito il 31 ottobre da Betasom.

«La perdita di un sommergibile — commenta il comandante Teucle Meneghini nel suo libro “Cento sommergibili non sono tornati” — annunciata in quel modo così secco, quasi brutale, cadeva come una mazzata sulla testa degli ascoltatori e turbava, ogni volta profondamente, l'animo di milioni di italiani, stretti in muto raccoglimento intorno agli apparecchi radio per ascoltare le notizie ufficiali sull'andamento della guerra.

Dovunque: nelle case, nei locali pubblici, nei posti di lavoro, nelle caserme, a bordo delle navi, negli aeroporti, in trin-

cea, la dolorosa notizia aveva l'immediato effetto di prolungare per alcuni istanti il religioso silenzio con il quale era stata ascoltata la lettura del bollettino di guerra, mentre ciascuno trovava riprodotta la propria costernazione sul viso degli altri presenti. Si compiva così, da parte dell'autentico popolo italiano, il primo atto di riconoscenza e di affetto per quei valorosi che negli abissi del mare avevano fatto dono della vita per i supremi interessi della Nazione».

Sulla tragedia del «Faà di Bruno» grava l'ombra del mistero più fitto. Ancora il comandante Meneghini scrive: «Del «Faà di Bruno» dopo la partenza dalla base non si sono più avute notizie. A guerra ultimata abbiamo saputo che l'otto novembre 1940, nella zona dove si sarebbe dovuto trovare il nostro battello, il cacciatorpediniere «Havelock» aveva lanciato bombe di profondità contro un sommergibile che si era immerso dopo l'avvistamento e che, successivamente, bolle di aria e larghe tracce di nafta erano state riscontrate alla superficie del mare. *(Che si trattasse del Faà di Bruno non è stato, peraltro, mai accertato poiché sembra che il sommergibile attaccato dal caccia britannico sia stato il «Marconi» che non venne nemmeno gravemente danneggiato n.d.A.)*. Sulla misteriosa fine del «Faà di Bruno» sono state fatte molte congetture. Si è detto anche ed insistentemente che sia stato affondato da una sialuppa carica di falsi naufraghi, attrezzata per lanciare siluri a chi si fosse avvicinato per adempiere ad uno dei più sacrosanti doveri umani. La Marina tedesca credette a questa versione e da allora ordinò ai suoi comandanti di non dare più assistenza ai naufraghi».

Proprio in quei giorni, peraltro, anche Supermarina si faceva interprete di queste insistenti voci che avevano turbato la serenità dei nostri equipaggi, con il seguente dispaccio indirizzato a Betasom:

«Codesto Comando ha giustamente messo in rilievo ai Comandi di bordo, sia in linea di massima come nei singoli casi di inosservanza, la necessità che i sommergibili si astengano dall'avvicinarsi alle imbarcazioni di salvataggio delle unità silurate per evitare rischi di offese proditorie. Si prega comunicare

l'opinione del Comando Tedesco Sommergibili circa l'attendibilità delle informazioni pervenute da varie fonti secondo le quali le navi mercantili inglesi sarebbero dotate di motoscafi veloci armati di siluro i quali sarebbero impiegati per agire offensivamente contro il sommergibile dopo che l'equipaggio ha abbandonato l'unità».

L'ordine era difficile da accettare per i nostri sommergibilisti che avevano portato — come abbiamo visto in più d'un caso — nella dura lotta d'Atlantico un profondo afflato d'umanità, se vogliamo un po' romantica date le condizioni in cui la guerra in mare si svolgeva.

Altri due sommergibili non rientravano alla base in quel terribile inverno. Il «Nani», al comando del Capitano di Corvetta Gioacchino Polizzi, partito il 20 dicembre da Betasom per la sua zona d'operazioni a ponente dell'Irlanda, non diede più alcuna notizia di sé dal 3 gennaio 1941. «Secondo informazioni post-belliche — scrivono l'ammiraglio Ubaldini e l'ammiraglio Cocchia nel libro «I sommergibili negli oceani» edito dall'Ufficio Storico della Marina — risulta che la corvetta britannica «Anemone», affondò un sommergibile il 7 gennaio '41 nel punto 60°15'N, 15°27'W (a SE dell'Irlanda) senza recuperare alcun superstite e ritenne che l'unità affondata fosse il «Nani». L'attendibilità di questa notizia è alquanto dubbia soprattutto nei confronti della posizione geografica dell'affondamento presunto, distante dal centro della zona assegnata al «Nani» ben 330 miglia, né l'ipotesi di uno spostamento così ampio dalla zona, per l'inseguimento di convogli più volte ripetuto, regge ad un esame critico basato su elementi di fatto. Cioché ancora oggi la data, il punto e le circostanze della scomparsa del «Nani» sono ignote».

Sfortunatissima anche la missione del «Tarantini», al comando del Capitano di Corvetta Alfredo Iaschi. Dopo aver tentato di attaccare, il 2 dicembre nelle primissime ore del mattino, un convoglio di 4 o 5 piroscafi, fortemente scortato, veniva avvistato dalla scorta ed attaccato per circa 24 ore con ben 106 bombe antisom. Il sommergibile il cui secondo ufficiale era stato gravemente ferito per un colpo di mare poco dopo la partenza, subì

il 4 dicembre un altro lungo attacco. Il giorno 5 la sfortuna si accanì sul « Tarantini », facendogli perdere, perché strappato da bordo da un'ondata, il 2° nocchiere Sergio Ciotti che scomparve fra i marosi e non fu ritrovato. Il 15 dicembre, infine, sulla rotta di rientro, già in vista dell'estuario della Gironde, venne silurato da un sommergibile britannico in agguato, il « Thunderbolt » che riuscì oltretutto a disimpegnarsi dalla caccia della scorta tedesca che stava accompagnando il nostro battello. Solo 5 naufraghi sopravvissero.

Una serie di tragici eventi, dunque, ci riservò quel primo durissimo periodo. Parecchi uomini vennero perduti e finirono per scomparire nell'Oceano, strappati dalla violenza immane del mare. Fu il caso del comandante in seconda dell'« Argo » Tenente di Vascello Alessandro De Santis che morì in drammatiche circostanze durante un pauroso fortunale.

Pericoli d'ogni genere, disagi durissimi, tutto veniva superato dallo spirito di sacrificio degli uomini dei nostri sommergibili.

Il 1° gennaio 1941, il « Bagnolini », al comando del Capitano di Corvetta Franco Tosoni Pittoni, è in navigazione in 54°13'N, 13°55'W mentre sta scendendo la sera: « Zigzagando ci spostiamo verso l'Irlanda — scrive nel diario di bordo il Sottotenente di Macchina Salvatore Esposito — il mare è buono ma si alza un forte vento; dopo una breve e violenta bufera di neve, il tempo ritorna al bello, l'orizzonte è perfettamente limpido e l'esplorazione è facile.

Alle 19,20 allarme aereo: il nemico comincia a farsi vivo, gli daremo battaglia sin dal principio dell'anno. L'aereo si avvicina, fa lunghi giri, senza attaccarci, anzi sta fuori dal nostro tiro: a tratti fa segnali luminosi, certamente d'intesa con altre unità nemiche. Quando l'aereo è abbastanza lontano e l'oscurità s'è fatta più fitta, il comandante ordina la rapida immersione per cercare di sfuggire all'azione dell'aereo e per essere pronto ad attaccare eventualmente delle unità navali.

Ci si mette nelle condizioni di massima silenziosità, pronti al combattimento. Poco dopo gli idrofoni avvertono delle sorgenti, poi individuano perfettamente una turbina ad una alternativa. Il Comandante, accertatosi personalmente dell'intensità

e della direzione delle sorgenti, decide di scendere ancora in profondità.

La turbina, dopo un breve periodo di sosta, si avvicina: si sente bene « a scafo » anche in camera di manovra. Tutti sono calmi ai loro posti, in attesa di ricevere ordini dal Comandante. La turbina si allontana, si ferma un istante, si avvicina di nuovo. La sentiamo distintamente: poi, a un tratto, lo scoppio di 4 bombe di profondità scuote lo scafo: restiamo al buio. I globi delle lampade si sono rotti, si accendono i fanali di sicurezza. La camera di manovra sembra devastata: i manometri di profondità rotti, le tastiere Calzoni divelte dai loro sostegni, il pavimento ingombro di schegge di vetro, infiltrazioni d'acqua in alcune parti dello scafo. Da prora telefonano che entra acqua dal portello d'imbarco dei siluri.

Il Comandante, resosi rapidamente conto di quanto avviene, ordine di mettere in moto i motori elettrici. I manometri non possono dare indicazioni attendibili, non sappiamo se scendiamo o saliamo.

Altre esplosioni si odono più distanti; il Comandante ordina: « Aria all'emersione » poi « Aria in pieno ». Il sommergibile risale così alla superficie mortalmente ferito. Approntiamo intanto tutti i siluri; dobbiamo arrecare al nemico il massimo danno possibile.

Aperto il portello si mette subito in moto i motori termici. L'impossibilità di governare dalla plancia, la mancanza della girobussola, le avarie dei telefoni non consentono il lancio immediato. Il nemico non ha visto la nostra emersione, però, appena udito il motore dei termici, ci ha inquadrato con il proiettore ed ha aperto il fuoco con il cannone e le mitragliere. Il personale di guardia in plancia rimane al suo posto mentre proiettili traccianti sibilano poco più in alto. L'unità ci insegue continuando il fuoco. Ad un tratto il Comandante scorge un'altra unità, un incrociatore ausiliario; alcuni ordini corrono dalla plancia alla camera addietro: un siluro parte. Pochi secondi dopo un'altra colonna d'acqua accompagnata da uno scoppio si vede al centro dell'incrociatore: uno dei nostri nemici è stato colpito in pieno.

Subito dopo un altro siluro di poppa viene lanciato questa volta contro il caccia che ci insegue, ma quello riesce a schivarlo e desiste dall'inseguimento riparandosi in un cerchio di luce in previsione di un nostro ritorno all'attacco. Ci allontaniamo sempre più: i razzi illuminanti lanciati dal caccia appaiono sempre più lontani.

Intanto nell'interno del battello si cerca di riparare i danni subiti: parecchi contenitori delle batterie sono lesionati, l'acido si è versato nella sentina ed arriva al pagliolato. Con un lavoro estenuante di buglioli si asporta l'acido dopo averlo neutralizzato. Si tenta di riparare le avarie alle apparecchiature elettriche per avere luce e forza almeno per la pompa dell'olio della lubrificazione cuscinetti. I motori termici per fortuna funzionano regolarmente e ci permettono la navigazione...».

Freddezza e decisione, rapidità di manovre e — spesso — disperato coraggio potevano, in situazioni altamente drammatiche, evitare l'affondamento del sommergibile. Diecine e diecine di episodi come questo si verificarono in Oceano nel corso della dura battaglia d'Atlantico della nostra arma subacquea.

Una delle imprese più brillanti compiute dai nostri battelli in quel mese di gennaio 1941, fu quella portata a termine durante la missione del sommergibile «Torelli», al comando del Capitano di Fregata Primo Longobardo.

Questo comandante — che è una delle figure più eroiche della nostra epopea atlantica — inaugurò con questa splendida azione una tattica nuova e del tutto indefinibile sotto il profilo spiccatamente tecnico-navale. Longobardo, che non era certo uno dei più giovani fra i nostri comandanti in Oceano, creò quella che vorremmo chiamare la «tattica dell'ardimento». Qui non il coraggio unito a saggezza di un Fecia di Cossato, non il brillante e generoso impeto di un Todaro, non l'oculata tenacia di un Gazzana: qui solo il magnifico ed incredibile, addirittura temerario coraggio. Attaccare dei caccia in superficie divenne per Longobardo una specie di punto d'onore. Uno slancio che trascinava l'equipaggio, che sbalordiva il nemico. Le imprese più incredibili sono spesso, in mare, fatte di questo coraggio che non conosce limiti.

Questo è il diario di bordo del «Torelli» che prese il mare la sera del 9 gennaio. È stato scritto dal secondo ufficiale del sommergibile, Tenente di Vascello Francesco Pedrotti.

«1-4 gennaio: Si imbarcano le munizioni, i siluri, la nafta, l'acqua, si completano i preparativi per la partenza.

5 gennaio: Alle ore 12 lasciamo l'ormeggio di Bordeaux, iniziando così, al comando del Capitano di Fregata Longobardo, la terza missione di questa guerra in Atlantico.

9 gennaio: Eseguiamo giri di bussola al termine dei quali scortati da dragamine alleati, iniziamo la navigazione sulle rotte di sicurezza. Alle 18 la scorta ci lascia.

10-11 gennaio: In migliorate condizioni atmosferiche, mentre proseguiamo la navigazione di trasferimento, si completa l'addestramento del personale, con frequenti esercitazioni.

14 gennaio: Prime notizie del nemico; la radio ci avverte di un convoglio che naviga senza scorta; dirigiamo senz'altro per rotta di collisione; si tratterebbe di 4 o 5 piroscafi: buona preda.

15 gennaio: Ore 16,30, fumi all'orizzonte. È il «nostro» convoglio. Si vedono degli alberi: 4 piroscafi, li seguiamo a distanza sino a notte. Al tramonto serriamo le distanze. Alle 21 del 15 gennaio il «Torelli» va all'attacco. A mezzanotte 4 piroscafi che si illudevano di forzare il blocco, giacciono squarciati in fondo all'Oceano.

Uno dopo l'altro, inesorabilmente, hanno provato il morso dei nostri siluri, sono più di 20 tonnellate che lasciano la flotta mercantile del nemico. Quattro siluri e 27 colpi di cannone sono scoppiati per la grandezza d'Italia. Sulle teste e sulle ogive c'era scritto: «Torelli».

16-17 gennaio: Prosegue la navigazione di trasferimento. Nessun avvistamento. I tubi, riforniti nuovamente, sono pronti al lancio. Ma il nemico non si trova.

20 gennaio: Mentre, dopo la notte trascorsa in immersione, iniziamo le manovre per l'emersione, udiamo agli idrofoni il caratteristico rumore dell'ecogoniometro. Siamo sotto caccia. Tre bombe, molto vicine, scoppiano alle 6,35, sei, più lontane, qualche minuto più tardi. Gli idrofoni segnalano che il nemico

prosegue la ricerca. Siamo a quota 120. Alle 7,20 il Comandante decide di emergere. Un caccia è fermo a 1200 metri. Accende il riflettore ed esplora. Il raggio bianco gira lentamente tutto l'orizzonte. Quando sta per investirci, si alza un po', ci sfiora, si abbassa: non ci ha visti, ci allontaniamo. Un'ora dopo, di prora, ancora due caccia. All'attacco. Un siluro al primo, due al secondo. Per disdetta sono fermi, le armi passano di prora poiché pareva che navigassero a lento moto. Non rimane che l'immersione, poiché ci hanno visti. Qualche scarica di bombe piuttosto lontana. I due C. T. rimangono in zona fino a sera. Alle 22 si emerge. Il primo incontro con i caccia è terminato. Con un po' di fortuna poteva terminare con un notevole successo. Proseguiamo la missione, chè le avarie riportate sono di lieve entità.

21-27 gennaio: Agguato in zona. Pendolamento. N. N.

28 gennaio: Verso mezzogiorno un fumo. Si tratta di un piroscalo isolato. Lo seguiamo sino a sera. Alle 21 iniziamo l'attacco. Alle 21,10 il piroscalo «Urla» (5198 tonn.) cola a picco rapidamente, al primo siluro lanciato da 600 m. È il quinto piroscalo. Alla mezzanotte in considerazione del residuo di nafta, il Comandante decide il rientro.

Inizia la navigazione per il rientro. Si avvista un fumo alle ore 16. Putroppo i frequenti piovaschi e un'avaria che inutilizza per un po' il termico di dritta, ci fanno perdere il contatto. Dopo inutili ricerche sia oculari che idrofoniche, riprendiamo la navigazione per il rientro.

30-31 gennaio: N. N. ».

Fu in quell'inverno fra il '40 e il '41 che i nostri sommergibilisti appresero, giorno dopo giorno di missione, i sistemi di lotta contro i convogli dimostrando, in numerose circostanze e nonostante le difficoltà derivanti dalle deficienze dei loro battelli (deficienze che già abbiamo visto, relative soprattutto al tipo di guerra subacquea) la loro brillante audacia e le indubbie doti di abilità marinaresca.

Gli italiani in Atlantico, insomma, a differenza degli uomini di Doenitz, dovettero «addestrarsi» non in finte manovre d'attacco, come per mesi facevano i sommergibilisti tedeschi, ma

in circostanze belliche vere e proprie. Giunti in Atlantico con un bagaglio di nozioni tattiche inadeguate alla dura lotta contro i convogli, i nostri comandanti e i nostri equipaggi svilupparono le proprie capacità nell'infernale atmosfera delle battaglie sullo sterminato Oceano, acquisendo esperienza nella maniera più dura possibile, vale a dire direttamente nella lotta.

Un'esperienza che fu pagata a caro prezzo, perché nel corso di quelle azioni — durante le quali spesso si presentavano situazioni del tutto nuove che bisognava risolvere rapidamente pena la distruzione del battello — scomparve il sommergibile «Marcello» comandato dal Capitano di Corvetta Alberto Teppati.

Il valoroso comandante del «Bianchi», Capitano di Corvetta Adalberto Giovannini, riferì che, il 22 febbraio, aveva avvistato il periscopio di un sommergibile. Immersosi, aveva seguito per oltre cinque ore i rombi lontani di bombe subacquee: con ogni evidenza il nemico stava dando la caccia a un sommergibile. Forse in quell'azione venne distrutto il «Marcello»: dopo la guerra si venne a sapere che, circa a quell'ora ed in quella zona, i caccia britannici «Montgomery» e «Hurricane», appoggiati dalla corvetta «Perwinkle» attaccarono dei sommergibili che si trovavano in immersione. Sembra che il più probabile affondatore del nostro battello sia stato il caccia «Montgomery» e che la sua azione si sia sviluppata circa nel punto 59°00'N, 17°00'W, con tragiche conseguenze per il sommergibile italiano, il 4° perduto in Atlantico.

Ebbero inizio, in quel periodo e nella primavera del '41, ricerche di convogli su segnalazione. L'allarme veniva dato o direttamente da qualche nostro battello o, più spesso, dallo stesso B.d.U.; il comando di Betasom provvedeva, quindi, a spostare i diversi sommergibili verso la zona dove si poteva prevedere che il convoglio sarebbe passato.

Si trattava di navigazioni lunghe ed estenuanti. Nel maggio del 1941, ad esempio, una di queste manovre articolate con l'uso di più battelli, venne tentata su segnalazione germanica e vi parteciparono, senza molta fortuna peraltro, il «Morosini»

(com. C. C. Athos Fraternale), il « Bianchi » (com. C. C. Franco Tosoni Pittoni), il « Barbarigo » (com. C. C. Giulio Ghiglieri) e l'« Otaria » (com. C. C. Giuseppe Vocaturo). Il convoglio era stato avvistato in 54°30'N e 28°30'W e navigava verso ponente.

Questi primi tentativi di adeguarsi alla tecnica tedesca di branco non andarono peraltro quasi mai a buon fine. Non si riusciva ad ottenere, cioè, quanto — data anche la pratica acquisita nel Baltico con esercitazioni che simulavano esattamente azioni di guerra — riusciva ai colleghi tedeschi. L'attacco in comune « a branco » che rappresentava la conclusione di una lunga serie di manovre tendenti ad uno scopo comune, veniva sempre frustrato da circostanze imprevedute. Elemento fondamentale per la riuscita delle azioni era il sistema di comunicazioni: se questo funzionava con tempestività e chiarezza, se le posizioni relative al convoglio e ai battelli erano comunicate con precisione e ricevute ed interpretate correttamente, le basi per il successo erano poste.

Il convoglio del maggio 1941 fu avvistato dall'« Otaria » che lo seguì accanitamente e con estrema perizia, attendendo il momento più opportuno per andare all'attacco. Ecco le fasi della lunga azione del comandante Vocaturo.

« Giorno 10 maggio.

« 02.55 - L'ufficiale di guardia, sottotenente di vascello Amendolia, avvista, a circa 45° a dritta dalla prora, una piccola sagoma scura che ingrandisce.

Esploro l'orizzonte e realizzo di essere in presenza del convoglio. Riesco a contare 11 di queste sagome tutte su una fila. Altre ombre appaiono di dietro, più confuse. Al di fuori della formazione dei piroscafi posso individuare i cacciatorpediniere di scorta. Data la rotta comunicatami con la scoperta, in un primo momento ritengo di essere sul fianco sinistro del convoglio e verso poppa. Pertanto basta lasciarmi cadere per togliermi dalla posizione sfavorevole sotto il chiarore lunare. Ma un'esplorazione più accurata mi fa capire che il convoglio viene verso il sommergibile e pertanto naviga con rotta verso sud. Io mi trovo in posizione prodiera e sulla dritta del convoglio. Per sfuggire ad un avvistamento debbo invertire la rotta

e correre ad alta andatura verso SE. Potrò così passare di prora alla formazione e girare sul lato sinistro restando sempre in posizione prodiera vantaggiosa per tentare qualche attacco. Accosto ed aumento l'andatura. Noto purtroppo che sono esattamente sulla congiungente convoglio luna, ma la luna è coperta. Allora, pur facendo fumo (vapori di olio dalla tubolatura di scarico dei motori) forzo l'andatura per guadagnare al più presto. Il convoglio precede in rotta, molto serrato e senza accostate. La scorta zigzaga a distanza tra 1000 e 2000 m dal convoglio. Davanti al convoglio non c'è scorta. Io vedo bene i due cacciatorpediniere di dritta messi sul rilevamento prodiero rispetto al convoglio.

Data la vicinanza dei piroscafi nelle colonne si può tentare con fortuna anche un lancio multiplo sul convoglio.

« 03.10 - La luna si scopre interamente. Sono ancora in posizione molto sfavorevole ma riduco a 12 nodi ed il fumo dei motori sparisce. Accosto defilandomi completamente rispetto al convoglio.

« 03.16 - Un very rosso seguito da molti altri razzi dello stesso colore, mi fa supporre di essere stato avvistato. Il beta dei piroscafi si apre completamente denotando accostata di urgenza a sinistra. I due cacciatorpediniere del lato dritto fanno fumo e si avvicinano rapidamente nella mia direzione. Quello più lontano pare più indeciso nella direzione da seguire perché accosta continuamente, il più vicino prosegue invece in rotta e non so se a caso, ma proprio sul sommergibile. Non sono però convinto di essere stato visto dal cacciatorpediniere per cui tenendomi pronto alla immersione rapida aumento di velocità ed accosto di 20° a sinistra. Il fumo dei motori riappare stendendo un leggero velo grigiastro che mi occulta al cacciatorpediniere ma anch'io non lo vedo. La luna si nasconde dietro a una grossa nuvola. Accosto a dritta di 40° e sbuco fuori dalla cortina di fumo. Coprendosi la luna, la visibilità ha decisamente peggiorato. Il cacciatorpediniere prosegue in rotta. Il beta si apre. Sono distante meno di 2000 metri. Si distingue ormai bene la sagoma del cacciatorpediniere. Pronto un siluro da 450 di poppa, regolato a 2 metri.

«03.20 - In punteria lancio ed accosto subito a dritta di 60°. Poco dopo vedo il cacciatorpediniere fare una violenta accostata a dritta e penso mi abbia veduto ma subito riaccosta a sinistra e pare aumenti l'andatura. Dà diverse sbuffate di fumo. Deve aver visto la scia ed evitato il siluro.

Gli sono scaduto decisamente verso poppa, non visto data la forte accostata effettuata subito dopo il lancio e che ha tratto in inganno il cacciatorpediniere. Adesso il caccia zigzaga rapidamente. Accosto ancora a dritta e riduco l'andatura portandomi verso la coda del convoglio. Vedo tutta la formazione dei piroscafi ma nessun cacciatorpediniere è di poppa. Sono però sempre dal lato sottoluna e perciò devo andare verso NE. Accosto e vedo un'altra serie di very rossi fatti dalla testa della formazione del convoglio. Esploro bene intorno. Niente è vicino ed io non debbo essere stato visto. Il convoglio accosta ancora d'urgenza ma io sono ormai in contatto.

03.37 - Lancio il segnale di scoperta di un convoglio imprecisato dandone però la situazione esatta. Il convoglio adesso zigzaga continuamente. Si vedono i cacciatorpediniere di scorta scorazzare rapidamente ma di poppa non c'è nessuno. Noto inoltre che il convoglio ha aumentato di andatura, ma pochissimo fumo si leva dai piroscafi.

04.40 - Il convoglio segue rotta 180° con velocità 10 nodi. Dato il chiarore crescente per l'alba vicina mi lascio scendere a mano a mano, ma la cosa non è facile perché non si ha la possibilità di giudicare esattamente di quanto si allarga l'orizzonte mano a mano che la luce aumenta.

«05.25 - Non vedendo più il convoglio (di cui però ho il rilevamento) mi immergo e faccio ascolto idrofonico. Rilevo il controllo nella direzione nota.

«05.51 - Emergo. Aumento l'andatura e mi riporto in vista del convoglio. I dati sono immutati.

«06.21 - Essendo ormai sicuro dei dati trasmetto a Betasom un segnale di scoperta completo.

«Posso osservare che i cacciatorpediniere si lasciano scendere mano a mano di poppa facendo rapide puntate. Mi allargo ed aumentando l'andatura, dirigo per portarmi di fianco al con-

voglio, dal lato dritto sarà più difficile vedermi e più facile per me seguirlo. Il cielo è nuvoloso ed a ponente orizzonte poco buono. Vento da NNE che porta verso di me quel pochissimo fumo che il convoglio fa inevitabilmente dato il numero delle unità.

«Il rimontare il convoglio ed il graduale allontanamento in distanza a misura che il giorno cresce, avviene senza incidenti e senza che i cacciatorpediniere, che continuano ad allargarsi ed a scorazzare, mi avvistino».

Attaccato da 2 aerei l'«Otaria» perdeva di vista il convoglio che non poté più essere attaccato dai nostri quattro battelli, ai quali frattanto s'era unito il «Malaspina». Con i cinque sommergibili, Betasom formò un «rastrello» che diresse nel frattempo verso un altro convoglio segnalato dai tedeschi e proveniente da nord-est.

Fu il «Bianchi» questa volta ad avvistare le navi. Si trattava di 20 o 30 piroscafi in rotta verso sud-ovest alla velocità di circa 8 nodi.

Ecco le fasi salienti dell'azione come risultano dal rapporto di missione.

«09.15 - Nella direzione, dalla quale prevedevo sarebbe sopraggiunto il convoglio, avvisto fumo all'orizzonte. Dirigo sopra e qualche minuto dopo avvisto rapidamente altri dieci, quindici, venti fumi.

«09.21 - Trasmetto senza indugio il primo segnale di scoperta di convoglio imprecisato, perché ritengo detta comunicazione urgente, importante e per il momento sufficientemente precisa anche se mancante di rotta e velocità.

«Mi avvicino per individuare la formazione ma, prima di poter distinguere la rotta, sono avvicinato da una unità di scorta laterale prodiera. Non mi riesce l'allargamento in superficie, perché mi si presenta rapidamente la coffa e la parte estrema del fumaiolo ed alle 10 mi sottraggo con l'immersione senza essere stato scorto; assumo rotta di massimo avvicinamento al convoglio.

«Breve e saltuario uso del periscopio e rapide discese in quota per non essere avvistato dall'eventuale esplorazione aerea;

preparo un segnale di scoperta più completo, e vengo a quota periscopica alle 10,30, alle 11 e dalle 11,50 onde constatare la possibilità di venire sull'emersione per trasmettere il segnale.

«Ad ogni osservazione noto che il convoglio mi avvolge con successive accostate sulla sua dritta, con rotte 240°, 270°, 300°.

«Essendo giunto in immersione fino a una distanza di 10-12 mila metri, in vista anche delle plance dei piroscafi, ho potuto stabilire la consistenza di circa 30 unità su due colonne e forse su tre, con scorta numerosa prodiera, laterale e poppiera.

«12.10 - Per le accostate a dritta del convoglio il defilamento della lunga fila di piroscafi avviene molto lentamente, e siccome su onda lunga avevo udito solamente la ripetizione del mio segnale di scoperta del mattino, ritengo necessario poter dare rapidamente successive comunicazioni, scendo a quota 60 e mi disimpegno dalla coda del nemico accostando sulla sinistra, fino ad allontanarmi a mezza forza, con rotta Nord. Durante tutto questo periodo gli idrofoni non segnalano alcuna sorgente, nemmeno su indicazione del rilevamento periscopico.

«13.00 - Il convoglio è sufficientemente passato; attendo ancora qualche minuto per l'allontanamento di una unità di scorta poppiera ed alle 13.05 emergo. Trasmetto il segnale di scoperta con la media delle rotte osservate, e mi riporto in contatto sul lato dritto, per tenermi fuori vista della scorta poppiera.

«14.25 - In seguito ad un giro in fuori della scorta laterale riprendo l'immersione senza essere stato scorto.

«15.25 - Il convoglio, dopo aver ripreso rotta 270°, continua ad accostare sulla sua sinistra per rotta 240° e forse per una rotta più meridionale, allontanandosi da me.

La testa del convoglio è quasi giunta al 19° meridiano e penso che la puntata per rotta 300° sia stata una finta prima del piegamento a Sud, come già avevano fatto due precedenti convogli; decido pertanto di venire in superficie per osservare meglio.

«15.35 - Emergo. Mentre mi accingo a segnalare nuovamente durante l'esaurimento dei doppi fondi centrali, avvisto

sulla mia sinistra, vicino, un aereo mimetizzato, uscente dalla scia del sole.

«15.45 - Ordino la rapida immersione, anche se non in sicurezza da eventuale offesa aerea, essendo costretto a questa dalla presenza delle unità navali di superficie di scorta.

«16.20 - 35 minuti dopo l'immersione sento la prima esplosione di bombe di profondità con vibrazioni allo scafo.

«Fermo a bordo tutte le sorgenti di rumore, l'ascolto idrofonico è negativo ma non posso fare affidamento su questo in quanto per tutto il mattino gli idrofoni non avevano accusato nemmeno la sorgente del convoglio sebbene a distanza ravvicinata.

«16.47 - Iniziano le salve di bombe ad intervalli, sempre più vicine, fino a far sentire a scafo un rumore che attribuisco al gorgoglio dei gas delle esplosioni.

«17.57 - Una esplosione isolata mi fa pensare che l'unità nemica si sia allontanata dopo aver scaricato n. 29 bombe.

Rimetto in moto la Calzoni per risalire a quota periscopica ma alle 18.36 desisto e ritorno in profondità in seguito a successive scariche di bombe.

«Sono molto ostacolato nell'azione dal fatto che non posso fare affidamento sugli idrofoni. Le salve continuano più deboli poi più forti, con gorgoglio a scafo e vibrazioni interne per poi riprendere nuovamente più deboli fino alle 23.10.

«Sono state contate 80 esplosioni.

«Ho tentato, durante i più lunghi intervalli di venire in superficie per osservare al periscopio ma ho dovuto desistere per il riprendere delle salve.

«23.30 - Rimetto in moto gli utenti e la pompa Calzoni e comincio a risalire.

Eseguo l'ascolto su onda lunga di mezzanotte, indi emergo e dirigo con rotta diretta sul nuovo punto assegnatomi da Betasom in Lat. 50°05' Long. 21°25', punto che costituisce l'estremo di sinistra di uno sbarramento di cinque sommergibili diretto per parallelo».

Fallito questo nuovo tentativo di agganciare il convoglio con spostamenti del «rastrello», lo schieramento dei cinque

battelli venne spostato più a nord. Durante la navigazione per portarsi in zona, l'«Otaria» avvistò improvvisamente un convoglio il mattino del 19 maggio, mentre stava provvedendo a delle riparazioni. Sospesi i lavori ed avvicinati a 18 mila metri, i nostri sommergibilisti potevano rendersi conto di trovarsi alla presenza di un grosso convoglio di ben 24 navi scortate da numerosi caccia. L'«Otaria» si portò allora in coda alla lunga teoria di navi due delle quali risultavano di notevole tonnellaggio e le seguì attentamente per tutta la giornata, rallentando quando s'accorgeva d'essere troppo sotto: misura di prudenza, poiché Vocaturo si rese conto che ogni quattro ore circa un caccia perlustrava con rapide puntate le zone poppiere per una ampiezza di cinque miglia circa.

Poco dopo le 22, l'«Otaria» iniziò lo spostamento per portarsi in testa alle navi passando sul fianco sinistro della formazione. La manovra peraltro non riusciva perché il battello veniva costretto all'immersione dalla presenza di un biplano in esplorazione. Essendo emerso e avendo visto che il convoglio s'era piuttosto allontanato, l'«Otaria» dirigeva direttamente a grande andatura verso il fianco sinistro della formazione, per attaccare decisamente.

«20 maggio 1941.

«03.30 - Si rilevano a prua le prime ombre del convoglio e si dirige su di esse.

«04.00 - Si incominciano a distinguere bene le sagome delle navi. Il convoglio procede sempre con prora vera 60° su tre colonne. Scarto senz'altro l'idea di attaccare le piccole navi laterali e dirigo per il centro del convoglio ove sono le due navi più grandi. Di poppa ad esse rilevo alcune sagome più piccole e più basse e più veloci che ritengo cacciatorpediniere o corvette per la scorta antisommergibile. Di fianco ad essi, sui due lati, altre sagome dello stesso tipo che pendolano fra la poppa dell'ultimo piroscalo grande e 45° a proravia della testa del convoglio. La formazione è tenuta piuttosto male, le navi non sono allineate perfettamente le une con le altre e le navi pattugliatrici di dritta stanno in quel momento tagliando la terza colonna. Scarto ancora l'idea di attaccare la

nave piccola di prora (dalle 2 alle 3 mila tonn.) e le passo di poppa per attaccare le due navi più grandi. Entrati fra la prima e la seconda colonna si rimontano lentamente le navi dato che, facendo rotte parallele, l'avanzo risulta minimo.

«04.15 - Siamo di prua alla seconda nave grande, ad una distanza di circa 600 metri. Si incomincia l'accostata verso dritta, ma si scade troppo di poppa per cui si rallenta l'accostata, ci si porta ancora più di prua fino a trovarsi a 45 gradi a proravia della nave con rotta 150° a 450 metri.

«04.25 - Si lanciano due siluri. Accenno all'accostata a dritta, ma, accortomi che di poppa alcune piccole sagome nere dirigono su di noi, metto tutta la barra a sinistra.

«Si sente prima un colpo sordo e si vede, all'altezza della prua della nave, una forte colonna d'acqua. Alcuni momenti dopo si sente il secondo colpo e si vede una grande fiammata. La nave si è arrestata, fischia, si piega al centro e accende un razzo ed emette due volte il segnale: «SSS n. 14 torpedocod».

«Si prosegue per attaccare la seconda nave ma si scorgono i tre cacciatorpedinieri di prua che hanno invertito la rotta e dirigono su di noi. Accosto ancora a sinistra perché sono sicuro di non essere stato visto, ma sono così nell'impossibilità di eseguire il secondo attacco. Quando ritengo di essere già al sicuro, da tre cacciatorpediniere che hanno acceso un fanale bleu partono nella nostra direzione tre successivi bengala bianchi che ci illuminano in pieno. I motori, cui ho ordinato la massima velocità, fumano e sfavillano costituendo un ottimo punto di riferimento. I cacciatorpediniere dirigono su di noi. Si esegue rapida immersione e ci si porta a 80 metri. Non appena in immersione vengo avvertito che l'asse di sinistra perde dal pressatrecce che si è dovuto stringere quasi fino a toccare e che il cuscinetto reggispinta di dritta riscalda fortemente. Si è costretti a mettere in moto le pompe per alleggerirsi.

«Gli idrofoni, oltre al rumore del convoglio, sentono distintamente rumori vari di turbine di motori a scoppio che si allontanano, si avvicinano e ogni tanto si fermano. Dopo circa un quarto d'ora di assoluto silenzio decido di emergere per rintracciare il convoglio. Mentre siamo già a quota 50, gli idro-

fonì avvertono una turbina in deciso avvicinamento. Ci si porta nuovamente a quota 80. A tale quota si ode distintamente il rumore delle eliche che passano sulla nostra verticale e, dopo pochi secondi, quattro fortissime esplosioni, una di prua, due al centro e una di poppa, fanno sobbalzare lo scafo.

«Le luci si spengono, tutti i globi si rompono, il Calzoni si blocca, le livelle vanno in mille pezzi, le lancette dal manometro sono fuori scala. Si passa al governo a mano. Tutto il resto dei macchinari si è fermato automaticamente: bussola, convertitrice ecc., nulla più funziona. Da poppa vengo avvertito che il pressatrecce dell'asse di sinistra, per effetto delle esplosioni, ha mollato in pieno e che l'acqua entra in quantità fortissima. Ordino di fermare l'asse di sinistra e di bloccare al massimo il premi baderne. Tengo il battello appoppato per impedire che l'acqua, dalle sentine di poppa, passi ai motori elettrici.

Mi porto da 80 a 110 metri. Intanto gli idrofoni danno nuovamente i cacciatorpediniere fermi fino a che uno di essi si mette in moto a tutta forza verso di noi. Il timone è già alla banda; si mette l'elica di dritta avanti tutta.

Quattro nuove violentissime esplosioni fanno vibrare il sommergibile producendo una forte entrata dal passaggio a scafo del sistema di riflessione della bussola magnetica e alcune lievi perdite dal portellone imbarco batterie. Le scariche si succedono con regolarità, ma dopo la quarta vanno rapidamente allontanandosi.

«La situazione si fa grave. Il sommergibile è nelle seguenti condizioni: asse di sinistra fermo per diminuire l'entrata d'acqua che tuttora rimane notevole (700 litri in mezz'ora); asse di dritta che riscalda e dev'essere tenuto in moto saltuariamente facendo impacchi e circolazione d'olio forzata. Forte pressione nell'interno per perdita aria dalla tastiera in seguito alla esplosione. Tutte le valvole a scafo stornate, quindi le varie tubature in pressione. Girobussola ferma e magnetica non leggibile. Sentine piene traboccanti. Necessità di non usare la pompa assetto perché le scariche sono sempre avvenute mentre era in moto la pompa assetto. Per un'ora, con spostamenti d'acqua

eseguiti silenziosamente da poppa a prua, con spostamenti di personale e alternando l'uso dei motori, col parziale vuotamento dell'emersione, si riesce a rimanere press'a poco in quota, dai 100 ai 110 metri.

«07.45 - L'immersione è vuota, le sentine traboccano, il cuscinetto di dritta ha raggiunto una temperatura insostenibile. Fortunatamente gli idrofoni danno i cacciatorpediniere in allontanamento.

«08.30 - Faccio preparare i motori termici, chiamo gli armamenti dei pezzi, tengo pronta la bandiera di combattimento, dò aria. Appena aperto il portello vedo che l'orizzonte è ristrettissimo data la presenza di forti nuvole basse e di banchi di nebbia. Dò ordine di mettere in moto i due motori termici e mi allontano a tutta forza. Le bombe hanno prodotto anche la rottura del vetro di sicurezza di protezione della testina del periscopio di attacco e di esplorazione. In simili condizioni decido di rientrare e dirigo verso sud usando la bussola da imbarcazioni».

L'interessante azione dell'«Otaria» si presta ad alcune considerazioni circa le modalità dell'attacco, della conseguente caccia da parte nemica, del drammatico ma perfetto disimpegno in condizioni di estrema difficoltà.

Bisogna considerare che, al momento dell'avvistamento, sul battello stavano eseguendosi delle riparazioni agli organi di propulsione. L'aver sospeso tali lavori e l'essersi messi immediatamente in azione, denota la decisa volontà di attaccare a qualunque costo, nonostante le avverse circostanze.

Non potendo porsi fin dall'inizio nella zona prodiera del convoglio, il comandante Vocaturo decide di tallonarlo standogli di poppa a una distanza tale che gli consenta di non perderne di vista le cime degli alberi e al tempo stesso di immergersi o accostare in fuori quando la scorta compie puntate verso di lui.

A notte l'«Otaria» tenta di sopravanzare il convoglio ma l'intervento di un aereo lo costringe all'immersione. Dopo un'ora circa, quando il sommergibile emerge, il convoglio è piuttosto lontano ed è praticamente impossibile portarsi a prova delle navi. Con intuito perfetto della situazione, Voca-

turo punta verso il fianco del convoglio per tentare di entrarvi passando fra una nave e l'altra. Deve tener conto, anche, delle unità di scorta che scorazzano ai lati della formazione. La manovra riesce.

Una volta entrato fra le navi del convoglio, il sommergibile italiano cerca la preda migliore. Deve quindi risalire posizioni su posizioni di navi più piccole fino a giungere vicino alla preda prescelta, contro la quale esegue il lancio.

Uno studio perfetto e tempestivo della situazione con apprezzamento preciso circa le difficoltà del momento.

Eseguito il lancio, Vocaturo vorrebbe attaccare altre navi ma già gli sono addosso i caccia. Non resta che la rapida immersione per tentare di disimpegnarsi.

La caccia che il nemico dà all'«Otaria» è durissima e implacabile. Ma Vocaturo, con abili manovre subacquee, nonostante i danni subiti dalle bombe, riesce a sfuggire alle unità di scorta.

In questo decisivo momento la salvezza del sommergibile è realmente nelle mani del Comandante. Se l'apprezzamento delle circostanze è esatto, se la calma e la freddezza in lui prevarranno, il battello potrà forse sfuggire alla distruzione. Un momento di disattenzione, di panico, potrebbero indurlo ad emergere affrontando in superficie il nemico in condizioni di assoluta inferiorità. Con notevoli entrate d'acqua, le macchine gravemente danneggiate, il battello tenuto appoppato per impedire il versamento dell'acqua nel locale dei motori elettrici, egli decide di scendere da 80 a 120 metri per sfuggire alla caccia. Per oltre un'ora a bordo del sommergibile si sposta l'acqua da poppa a prua per mantenere l'assetto, si sposta il personale per equilibrare il peso dell'acqua entrata nello scafo, si manovrano alternativamente i motori. Si emerge quando si avverte, agli idrofoni, che i cacciatorpediniere sono in allontanamento.

La scorta ha potuto precipitarsi sull'«Otaria» e costringerlo a desistere da altri attacchi soprattutto per un motivo: era solo. L'attacco portato da Vocaturo contro il convoglio, era un attacco solitario. La manovra è stata perfetta ma la mancata

contemporanea presenza di altri battelli, vale a dire del «branco», non ha potuto produrre la situazione tattica di combattimento più favorevole, quella nella quale più sommergibili s'avventavano contro il convoglio facendone «impazzire» la scorta.

Azioni solitarie, dunque, quelle dei nostri battelli in questo periodo. Come ad esempio quella del «Bianchi» comandato da quel brillantissimo ufficiale che era il Capitano di Corvetta Adalberto Giovannini, incaricato con ordine radiotelegrafico di raggiungere ed attaccare un convoglio scoperto da un U-boat.

«Giovannini mette il suo «Bianchi» a tutta forza ed incoccia il convoglio al principio della seconda notte di inseguimento — racconta Aldo Cocchia — quando l'attacco a branco di lupi dei sommergibili germanici è già cominciato. L'italiano si inserisce, nella battaglia, affonda subito due piroscafi, prende a rincorrerne un terzo che tenta d'allontanarsi; insegue, s'avvicina. Ma quand'è per lanciare, Giovannini scopre che anche un tedesco è lì intorno, pronto a colpire il mercantile. Allora fra i due sommergibili s'ingaggia una specie di regata a chi arriva primo sul bersaglio: una regata che ha per traguardo il piroscalo e una posta un po' diversa dalle solite coppe delle competizioni sportive; una gara sulla quale, poi, ricamarono molto gli organi della propaganda tedesca, anche perché Giovannini aveva brillantemente partecipato anni addietro alle regate veliche di Kiel e aveva vinto il primo premio fra le imbarcazioni delle Marine militari.

Alla fine lanciarono entrambi con esito positivo. Il piroscalo affondò subito e non soltanto quello, ma anche un quarto che il «Bianchi» raggiunse nella stessa caccia. Ultimata la distruzione del convoglio, a Giovannini non rimase che prendere lietamente la via del ritorno, ché i siluri erano quasi finiti e la nafta era agli sgoccioli. Ma, mentre rientrava, gli arse ancora un successo sotto forma di un quinto mercantile» (*).

Cocchia conclude: «Successivamente Giovannini sbarcò per impiantare a Gotenhafen un embrione di scuola italiana per sommergibilisti e il «Bianchi» toccò a Tosoni Pittoni».

(*) ALDO COCCHIA *Sommergibili all'attacco*. Ed. Rizzoli.

CAPITOLO V

DUE ASSI ALL'ATTACCO: TODARO E FECIA DI COSSATO

«Conobbi Salvatore Todaro a Bordeaux quand'egli vi giunse col sommergibile «Cappellini». Non avevo mai avuto occasione di incontrarlo prima d'allora, ma mi bastò parlare con lui al momento di ricevere — in assenza dell'Ammiraglio — il rapporto di quella sua prima missione atlantica che per tanti aspetti resterà memorabile, mi bastò un rapido scambio di idee per capire che avevo di fronte un uomo di eccezione.

Poi, man mano che la conoscenza divenne più profonda, la stima inizialmente provata si trasformò in amicizia intimamente sentita.

Salvatore Todaro era molto meno anziano di me, di servizio e di anni, ma possedeva così completa maturità di spirito, dimostrava tale fermezza di propositi, era pervaso da tanta fievolezza d'animo che chiunque poteva esser fiero della sua amicizia.

Bruno di carnagione, di media statura e di robusta persona, aveva occhi neri, vivacissimi e pensosi al tempo stesso, occhi che s'intonavano perfettamente con la breve barbetta crespa che gli allungava l'ovale del viso. Prima della guerra era stato, fra l'altro, osservatore aereo, e in un incidente aveva riportato una lesione interna piuttosto grave che, mentre ne menomava insensibilmente la figura, gli procurava sofferenze non lievi. Avrebbe potuto — e forse dovuto — star molto a riposo; invece

quando, nel giugno 1940, apparve chiaro che l'Italia avrebbe iniziato le ostilità, avanzò domanda per partecipare alla guerra attivamente. Chiese anzi che gli fosse affidato senz'altro il comando di un sommergibile destinato ad operare in Atlantico; uno dei compiti più affaticanti che sia dato immaginare.

Il ministero tergiversò qualche settimana perché le meno-mate condizioni fisiche di Todaro erano ben note; poi le necessità della guerra e l'urgenza di colmare qualche vuoto che s'era prodotto fra i comandanti dei sommergibili, prevalsero su ogni altra considerazione e a Todaro venne dato il «Cappellini» dal quale era sbarcato Masi, destinato alla scuola sommergibili di Pola di nuova istituzione».

Il ritratto del Comandante Todaro riportato qui sopra dal libro «Sommergibili all'attacco» è di Aldo Cocchia che in qualità di Capo di Stato Maggiore a Betasom ebbe modo di conoscere a fondo il «cavaliere del mare». È il ritratto di un eroe, parola che si adatta perfettamente e senza retorica alla figura nobilissima di questo magnifico marinaio.

«Dopo un paio di mesi di riposo e di lavori di ripristino e di trasformazione — continua l'Ammiraglio Cocchia — il «Cappellini» partì nuovamente per l'Atlantico e, questa volta, per una missione particolarmente difficile sulle coste dell'Africa Occidentale.

Ricordo il sommergibile al momento della partenza, e non potrei paragonarlo se non a una di quelle macchine da corsa che, nell'attesa del cimento, appaiono pulite e lustre, senza un grammo o un'asperità più del necessario. Sovraccarico di nafta aveva la coperta bassa, quasi a fior d'acqua, e i due cannoni da 100 millimetri e la torretta nitidi, spogli da ogni inutile sovrastruttura».

(Molti dei nostri battelli erano stati modificati e, in parte, migliorati; le sovrastrutture inutili ed ingombranti erano state eliminate, le torrette enormi erano state ridotte, ma, purtroppo, esse risultavano ancora molto più grandi di quelle degli U-boote germanici. Anche il tempo di immersione era stato ridotto con opportuni accorgimenti. Non si poteva ovviamente diminuire

la lunghezza dei battelli che, a confronto con quelli di Doenitz, risultavano sempre molto più grandi. n.d.A.).

«Gli uomini dell'equipaggio — racconta l'autore di "Sommergibili all'attacco" — in un bell'allineamento sul ponte, uniformemente vestiti di grigio, si mostravano fieri del battello e di chi lo comandava; avevano tutti un pugnale alla cintura. Alla vista di quei pugnali qualcuno, lì presente, avanzò l'ipotesi che Todaro avesse in mente di abbordare le navi nemiche all'arma bianca, con lo stile e la tattica di un corsaro settecentesco, ma chi conosceva Salvatore Todaro da un certo tempo, capì subito e perfettamente il significato di quel pugnale: comprese che non si trattava di una guasconata di dubbio gusto o di una puerile concezione della guerra moderna, bensì che quel pugnale serviva solo per esaltare le virtù combattive e aggressive di un equipaggio destinato a un'aspra crociera di guerra.

Soltanto lui, il comandante, non ostentava armi — ritengo non ne abbia mai portate in tutta la sua vita — ma ciò s'intonava splendidamente con l'animo suo e coi suoi sentimenti».

Un antico, generoso corsaro della guerra moderna. Un altro autore che Todaro conobbe — il Trizzino — così scrive in «Sopra di noi l'Oceano»: «Non è questa però la sola singolarità a bordo del «Cappellini». Può capitare di sentire un marinaio rivolgersi a Todaro dicendo, immobile sull'attenti: "Scusa, Comandante...". Questa di dar del tu al Comandante è una specie di onorificenza, un privilegio accordato ai più meritevoli. Per i marinai val meglio di una medaglia al valore perché adorano il loro comandante, così giusto, così umano e nello stesso tempo ascetico e idealista come un antico crociato. L'onore è toccato per primo a un marinaio che ha rischiato di affogare per portare un nuovo cavo di rimorchio al «Kabalo» con mare pessimo. Quando è tornato sul sommergibile tutto grondante, Todaro, lo ha guardato con i neri occhi, acuti e penetranti come punte di spillo: "D'ora in poi mi darai del tu" ha detto. Come una ricompensa sul campo».

Il vento arido d'Africa, l'ondata del mare caldo, accompagnano il «Cappellini» nella nuova missione. Si va verso il sud,

oltre il parallelo di Gibilterra, verso le rotte nord-sud dei piroscafi britannici che dall'impero puntano verso la loro Madrepatria.

Doenitz ha consentito ad inviare sommergibili italiani verso quelle zone dove i battelli tedeschi non hanno finora fatta ottima prova: «L'impiego dei sommergibili tedeschi nella zona meridionale — scrive Doenitz nel suo libro — non raggiunge gli stessi risultati che si potrebbero ottenere al Nord. Decido quindi di richiamarli per impiegarli nella più redditizia zona settentrionale. È previsto che tre grossi sommergibili italiani siano impiegati dinanzi a Freetown per conseguire in quella zona il desiderato effetto diversivo. Intanto il «Cappellini», già entro la fine dell'anno farà il proprio ingresso in quella zona».

È stato Todaro ad insistere per essere assegnato a questo tipo di impiego. Egli è certo che i nostri battelli otterranno laggiù i successi che non hanno ancora raggiunto nell'Oceano nord. Ed ha perfettamente ragione.

Il 5 gennaio Todaro avvista un piroscafo. È il «suo» piroscafo. In quel tratto di mare fra le Canarie e la costa africana, il cargo «Shakespeare» di 5029 tonnellate naviga velocemente pronto a rispondere con le armi di bordo agli eventuali attacchi.

In superficie, con gli uomini al posto di combattimento — gli armamenti ai pezzi, comandante e vedette in plancia — il «Cappellini» va all'attacco. L'azione è brillante ed audacissima come si conviene a un corsaro dell'Atlantico. Todaro fa aprire il fuoco con i suoi cannoni, ma il piroscafo reagisce rabbiosamente e con notevole precisione. Una granata scoppia a bordo presso il cannone di poppa, gli inglesi sparano magnificamente: un marinaio dell'armamento resta ucciso e un'ondata lo trascina fuori bordo. Il «Cappellini» però non accosta in fuori né si immerge: vuole quella preda. Il duello si svolge a distanze minime, senza tregua. Todaro insiste incitando gli uomini, i colpi adesso scoppiano sulla nave britannica che lotta ancora disperatamente con i cannoni. Ma l'impeto del corsaro italiano ha ragione della tenace resistenza dei marinai britannici e, anche, della loro precisione nel tiro: la nave affonda sotto i colpi dell'italiano, l'equipaggio si salva nelle scialuppe trascinandosi dietro i feriti.

Ancora una volta, come col «Kabalo», il dilemma è il seguente: o tirar dritto in cerca di altra preda, abbandonando quei naufraghi alla loro triste sorte a molte miglia dalla costa, o tentar di salvarli in qualche modo. Todaro non esita, anche se sa che al ritorno lo rimprovereranno d'aver messo, in questo modo, in pericolo il battello al suo comando; butta una cima a quelli delle scialuppe e se li trascina dietro fino all'Isola del Sale.

Ancora in caccia sempre più verso sud. Davanti a Freetown, il mattino del 14 gennaio, una grossa sagoma. È un veloce piroscafo passeggeri potentemente armato, l'«Eumaeus» di 7572 tonnellate. Todaro tenta il lancio, partono due siluri, ma il nemico li evita e passa al contrattacco. Non resterebbe che immergersi, la lotta è chiaramente impari. Ma il comandante del «Cappellini» ha una tempra speciale, questo nemico che gli dà filo da torcere gli piace, e gli piace la lotta combattuta sul mare, faccia a faccia con l'avversario, l'acre sentore della polvere nelle nari, la bandiera libera al vento. E la battaglia a cannonate ha inizio.

«Il sommergibile si muove alla massima andatura — riferisce Todaro nel suo rapporto — la nave mantiene agevolmente la distanza di tiro intorno ai 1500 metri. Numerosi colpi esplodono presso il sommergibile lanciando le schegge in coperta e ferendo gli armamenti ai pezzi. Il piroscafo, sebbene presenti un bersaglio notevolmente ristretto, viene ripetutamente colpito sia in plancia sia nelle vicinanze dei cannoni i cui armamenti sono mantenuti sotto il tiro micidiale delle mitragliere del sommergibile. Alle ore 9,30 debbo sospendere il tiro per qualche minuto per avarie alle norie Calzoni di rifornimento dai depositi munizioni. I colpi, in attesa della riparazione, vengono fatti salire attraverso il portello della torretta. Alle 9,40 il pezzo da 100 poppiere non ritorna più in batteria per perdita quasi totale della glicerina contenuta nel cilindro di freno. Continuo il fuoco con il cannone di prora. Il piroscafo viene colpito al centro in un punto presumibilmente vitale poiché si nota una diminuzione di velocità e una abbondante perdita di vapore. In tali condizioni tuttavia continua a spa-

rare con i due cannoni poppieri e talvolta con un terzo pezzo, probabilmente antiaereo, situato presso la plancia.

Alle 9,50 e alle 9,55 rispettivamente, due granate colpiscono la torretta del sommergibile, ferendo l'armamento delle mitragliere e asportando la gamba sinistra al tenente di macchina Danilo Stieповich che aveva da poco sostituito un marinaio ferito. Detto ufficiale sentendosi prossimo alla fine, chiede solo di poter assistere all'affondamento della nave nemica.

Alle ore 10,05, serrata ulteriormente la distanza, riesco ad immobilizzare il piroscalo. Il cannone è caldissimo e si deve rallentare il ritmo del fuoco. Alle ore 10,09, alla distanza di circa 700 metri lancio contro l'incrociatore ausiliario un siluro che esplode all'altezza dell'albero prodiero, accelerando l'affondamento già iniziato. In tale istante si osserva un brulichio di uomini uscire dall'interno della nave per cercare scampo in mare. Giudico il loro numero di circa 3 mila e comprendo trattarsi di un trasporto truppe. L'accanita resistenza opposta al sommergibile si spiega con la continua sostituzione degli armamenti dei pezzi nonostante le perdite subite per effetto del nostro fuoco sia dei cannoni che delle mitragliere. Alle ore 10,15 nel punto a miglia 118 per 285° da Capo Sierra Leone, la nave nemica cola a picco. Si tratta dell'incrociatore ausiliario «Eumaeus» di 7472 BRT, a turbina, — a due ponti — lunghezza 460.

Il combattimento è durato oltre due ore.

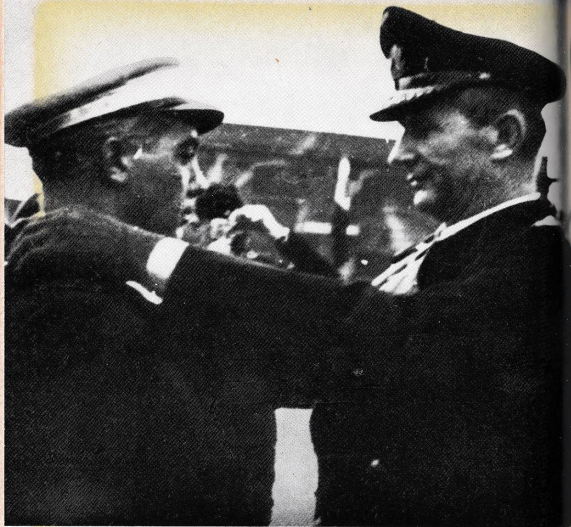
I naufraghi sono in mare, le imbarcazioni di salvataggio sono state sventrate dal tiro. Le acque pullulano di pescecani.

Mi allontanano alla massima andatura per far perdere rapidamente le tracce ed attendere poi, nelle vicinanze, in quanto i segnali di soccorso dell'incrociatore sono stati raccolti dalla base navale di Freetown da circa due ore».

Una durissima battaglia, ma — dopo la vittoria — la caccia nemica non darà tregua a Todaro. Cocchia racconta, infatti: «Nel frattempo compare un velivolo britannico accorrente dalla vicina base di Freetown in seguito all'allarme dato dal piroscalo. Todaro s'immerge rapidamente, in profondità, ma al primo velivolo comparso, ben presto se ne aggiunge qualche



Sul «Tazzoli», il C.C. Carlo Fecia di Cossato, e, (a sinistra) l'allora T.V. Gianfranco Gazzana. Carlo Fecia di Cossato può essere paragonato, per la sua azione di comando, al grande asso germanico Gunter Prien. Gazzana ebbe il primato in tonnellaggio affondato fra i comandanti italiani di Betasom.



Il Grande Ammiraglio Doenitz consegna la Croce di Cavaliere al C.C. Enzo Grossi, comandante del « Barbarigo », al rientro da una delle sue azioni poi contestategli. Una Commissione d'inchiesta Speciale della Marina italiana nel 1962 ha affermato che in quelle occasioni il « Barbarigo » « attaccò con decisione e risolutezza » il nemico.

altro, seguito in breve dalle corvette e dai mezzi antisommergibili di superficie e sul « Cappellini » si scatena una furibonda caccia che durerà tutto il giorno, tutta la notte e tutto il giorno successivo.

Nell'interno del battello — dove l'hanno trasportato al momento dell'immersione — Stipovich è in agonia, ma non ha un gemito né un lamento nonostante la sofferenza atroce: chiede soltanto di vedere la bandiera di combattimento prima di spirare. E il comandante lascia un istante la camera di manovra per spiegare egli stesso il drappo di seta dinanzi agli occhi dell'ufficiale morente. Sembra anche questa una scena da libro di lettura dei tempi in cui la gente non era ossessionata dalla preoccupazione di apparire nazionalista o retorica, ed è invece una scena vera, vibrante di commozione, che ha avuto per protagonisti due uomini per i quali le parole « Patria » e « bandiera » erano tutt'altro che retoriche, che ha avuto per ambiente l'interno di un sommergibile martellato da bombe ed esplosioni e già in grave pericolo per i danni subiti nel corso del combattimento.

Il « Cappellini » riuscì ad evitare la distruzione per la capacità professionale e il sangue freddo del comandante e dell'equipaggio, ma quando rientrò a Bordeaux era poco più che un relitto. Occorsero quattro mesi di lavori per rimetterlo in efficienza ».

Alla memoria di Danilo Stipovich fu conferita la medaglia d'oro al valor militare.

I primi mesi del 1941 videro le iniziali imprese del più prestigioso ed eroico comandante di sommergibili italiani, un uomo di eccezionale tempra e di grandi qualità di carattere, Carlo Fecia di Cossato che, con il « Tazzoli », diede davvero ali di leggenda alla guerra in Oceano dei nostri battelli subacquei. La vita, le imprese, la bontà e la morte di questo purissimo eroe vanno certo al di là di qualsiasi possibile commento, di qualunque descrizione seppure particolareggiata. Uomo eccezionale per una guerra eccezionale, il ricordo che di lui hanno conservato i marinai italiani che lo conobbero, si aureola di

mito, come sempre accade in presenza di una personalità straordinaria.

Nella prefazione a «Un Sommergibile non è tornato alla base», il bel libro del sergente segnalatore Antonio Maronari che appartenne all'equipaggio del «Tazzoli», l'Ammiraglio Luigi Longanesi Cattani, magnifica figura di comandante sommergibilista in Atlantico ed amico di Fecia di Cossato, così scrive: «Fra tutti gli uomini del nostro mondo di «allora» ai quali in questi anni il mio pensiero è andato continuamente ricorrendo con ammirazione, con amore e con rimpianto, uno ve ne è sempre stato a cui ho pensato come all'uomo ideale per comandare sommergibili, l'uomo che ha sovrastato tutti riunendo in sé le virtù di tutti, e restando esente dalle umane manchevolezze di ciascuno di noi: il Comandante Carlo Fecia di Cossato, il nostro «Carletto».

Le parole che egli mi disse un giorno al principio del 1941, alla base di Bordeaux, prima di assumere il comando del «Tazzoli», rimarranno sempre scolpite nel mio cuore e debbono essere conosciute da tutti gli italiani perché da queste tutti possono comprendere la sua grandezza di soldato.

Discutevamo sull'andamento della guerra che io, meno preparato a valutazioni strategiche, giudicavo favorevole e che egli invece, in modo lungimirante, giudicava decisamente senza alcuna possibilità di vittoria con una fredda analisi delle forze potenziali in contrasto. Concluse la sua calma, esatta disamina dei fatti con queste parole pronunziate con naturalezza mentre mi fissava con uno sguardo che non dimenticherò mai, pieno di ansia affettuosa e quasi di pena per me che dovevo apparirgli straordinariamente illuso: «...ma tutto questo che ti ho detto circa l'inevitabile sconfitta che ci aspetta, non può avere e non avrà mai nessuna conseguenza sull'impegno che io metterò a combattere questa guerra in cui tutti siamo impegnati. Una mia opinione personale, che a me purtroppo sembra inconfutabile, potrebbe anche essere errata e, in ogni caso, si vinca o si perda, il mio dovere di ufficiale e di Comandante è quello di tener duro, di pestare il nemico finché avrò ordini e mezzi per farlo, di infondere nel mio

equipaggio la sicurezza di lottare per una giusta causa verso la vittoria».

Oggi, leggendo il diario di Maronari e confrontandolo con quelle parole, la figura di «Carletto» mi appare ancora più in alto, fino a raggiungere vertici eccelsi di grandezza morale e di forza di carattere. È viva, infatti, in ogni pagina di questo diario, la limpidezza dell'azione di comando del Comandante di Cossato, la sua opera di incitamento e di guida alla ricerca del nemico, nella fedeltà più assoluta e nella dedizione più incondizionata alla causa nazionale per cui si combatteva in Atlantico.

Quando un soldato può fare questo per mesi e per anni in virtù di un dovere e per forza della sua coscienza, e non in virtù di una sua convinzione personale e per forza di un'ideologia, non v'è chi possa mai più superarlo in grandezza.

E nessuno, infatti, lo ha mai raggiunto».

Il «Tazzoli» prese il mare il 7 aprile, al comando di Fecia di Cossato appena promosso Capitano di Corvetta. Avrebbe dovuto raggiungere la zona al largo di Freetown dopo aver sostato ad occidente di Lisbona per operare insieme ad altri battelli italiani.

Il nuovo Comandante, agli uomini schierati prima della partenza, dichiarò che voleva soltanto dei volontari. Chi desiderasse rimanere non aveva che da dirlo.

Lo stile mostrava già il futuro affondatore, l'uomo dal coraggio senza eguali che voleva con sé soltanto uomini da poter guidare nel combattimento con tranquilla sicurezza. Naturalmente nessuno si fece avanti, quelli del «Tazzoli» erano già un equipaggio di volontari.

La prima missione del Comandante Fecia di Cossato alternò momenti di alta drammaticità a una serie di successi conseguiti con brillante ardimento e calcolata perizia.

Il 12 aprile il marinaio di vedetta in plancia avvistava, nell'imminenza dell'alba, due navi da guerra: gli uomini del «Tazzoli» ritennero di trovarsi di fronte a due incrociatori leggeri, e di Cossato lanciò immediatamente un siluro, immergendosi subito dopo. Passati alcuni secondi, mentre l'equipaggio tratte-

neva il fiato, fu udita distintamente una forte esplosione. A 110 metri di profondità il « Tazzoli », immobile, aveva affidato ai propri idrofonisti il compito di orientare il comandante sulle manovre del nemico. Si udivano i rumori delle eliche d'una sola unità, e si pensò che l'incrociatore superstiti stesse per iniziare la caccia, ma ciò non accadde. Dopo un'attesa estenuante, il Comandante ordinava l'emersione ed il battello veniva in superficie in tempo per osservare un'unità nemica allontanarsi verso nord dopo alcune accostate. La presenza di una vasta macchia d'olio e di nafta e di alcuni rottami convinsero di Cossato d'aver affondato una delle due unità, un grosso caccia o un incrociatore leggero.

Il 15 aprile, poco prima del tramonto, il Comandante avvistava personalmente un fumo all'orizzonte: si trattava del piroscalo britannico (ex francese) « Aurillac » di 4733 t.s.l. che il « Tazzoli » prendeva immediatamente in caccia. La gente che stava per coricarsi balzava ai posti di combattimento, mentre il battello forzava le macchine.

Mentre filavano verso il bersaglio, gli uomini di vedetta avvistavano, su rotta parallela, un sommergibile sconosciuto, ma questo non faceva desistere di Cossato dall'inseguimento. Lentamente il « Tazzoli » guadagnava terreno e poco dopo giungeva a 1500 metri dalla sua preda, lanciando due siluri che il piroscalo schivava. Si apriva allora il fuoco con i cannoni e il battello avvampava di lampi e di scoppi. Gli inglesi prendevano a difendersi a cannonate ma le mitragliere dell'italiano, entrate in azione, li persuadevano ad abbandonare la nave balzando sulle scialuppe. Prima di lasciare il piroscalo, gli inglesi avevano lanciato l'S.O.S. comunicando d'essere stati attaccati da un « incrociatore corsaro ». Un siluro lanciato da breve distanza spezzava in due la nave che affondava rapidamente.

Dopo aver scorazzato alla ricerca di due convogli che erano sortiti dallo stretto di Gibilterra, e dopo avere audacemente « messo il naso » nell'imboccatura del porto di Funchal (isola di Madera), senza peraltro avvistarvi navi nemiche, il « Taz-

zoli » dirigeva verso sud per una lunga navigazione fino all'equatore, giungendo nelle acque a sud ovest di Freetown.

Il 7 maggio mattina il sergente Maronari avvistava qualche cosa all'orizzonte e dava l'allarme. Una grossa nave, il norvegese « Fernlane », dirigeva ignara sul battello italiano che, immersi, ne sorvegliava l'avvicinarsi con il periscopio. Un siluro colpiva a poppa la nave asportandole di netto il timone. Quando l'equipaggio ebbe abbandonato il piroscalo, un altro siluro diede il colpo di grazia: il carico di aerei e di materiale destinato alla RAF, non avrebbe più raggiunto le sponde dell'Inghilterra.

Ma la più testarda nave dell'Atlantico doveva ancora giungere in vista del battello del Comandante di Cossato. Il 9 maggio, alle 20,20, dopo una torrida giornata equatoriale, una grande petroliera, l'« Alfred Olsen » veniva avvistata dal « Tazzoli » mentre usciva da un piovasco. Aveva subito inizio la caccia, ma una prima volta la petroliera sfuggiva a causa della scarsa visibilità. Il battello la riavvistava più tardi: nella notte, fattasi ormai chiara, il « Tazzoli » s'avvicinava alla petroliera che, ignara, navigava nel buio. Le distanze erano tanto serrate che si potevano udire i rumori del bordo, persino quello di una porta che si apriva e chiudeva a seconda del rullo.

Di Cossato lanciava un siluro che colpiva in pieno la petroliera. L'« Alfred Olsen » trasmetteva immediatamente l'S.O.S. Dopo il lancio di un secondo siluro la petroliera rimaneva ancora a galla ed allora di Cossato apriva il fuoco con i cannoni contro la linea di galleggiamento. Dopo due ore, constatato che nemmeno i numerosi incendi scoppiati sull'« Olsen » contribuivano ad affondarla, il « Tazzoli » lanciava un altro siluro che colpiva il bersaglio, ma la petroliera continuava a galleggiare. Mentre l'equipaggio della nave dura a morire s'allontanava con le scialuppe, il « Tazzoli » si immergeva in attesa del mattino. Riemerso accanto alla sua vittima che ancora galleggiava, il sommergibile riprendeva il fuoco dei cannoni ma inutilmente. Solo più tardi, quando già di Cossato aveva dato l'ordine di allontanarsi, l'« Alfred Olsen » si spezzava e, capovoltasi, affondava rapidamente.

Spicca in queste azioni condotte da Fecia di Cossato, l'utilizzazione audace ma razionale dell'arma affidatagli, del sommergibile. Di Cossato non partiva mai alla cieca, affidandosi solo all'impulso, ma sulla base di una giudiziosa considerazione delle proprie possibilità in rapporto alla situazione contingente. Egli conduceva, insomma, l'attacco, adeguandosi al momento, al tipo d'avversario, al rapporto di forze fra il proprio battello ed il nemico.

L'attacco veniva portato, a seconda delle circostanze, in superficie o in immersione. Il siluro veniva usato, in genere, per arrestare l'avversario e, successivamente, si metteva mano ai cannoni. Gli attacchi venivano decisi fulmineamente quando ciò s'imponeva, ma anche con attenta e lunga ponderazione se capitava — come a di Cossato capitò — di dover scegliere fra due obiettivi naviganti entrambi in vista del battello e fra loro distanti.

Ciò accadde il 10 agosto 1941, nelle acque di Capo Palmas, a quindici miglia circa dalla costa liberiana. Avvistato un convoglio di tre navi, scortato da due caccia, il « Tazzoli » scorgeva, subito dopo, una grande petroliera isolata che navigava con rotta opposta alla sua. Il Comandante decise l'attacco al convoglio e non alla petroliera dopo profonda riflessione, argomentando che, malgrado i maggiori rischi, era preferibile l'attacco a tre navi piuttosto che a una sola, anche se il convoglio risultava scortato.

In quell'occasione di Cossato manovrò in maniera perfetta, tenendosi sotto l'orizzonte durante il giorno fino a quando, a notte fonda, avvicinatosi approfittando dell'oscurità, riusciva ad infiltrarsi nel convoglio contro il quale non poteva peraltro lanciare, essendo stato avvistato dai caccia di scorta.

Due giorni dopo, in un attacco più fortunato, il « Tazzoli » silurava la nave da carico « Zangara » di 5.449 t.s.l. che faceva parte di un convoglio e che, per evitare l'affondamento, andò ad incagliarsi sulla costa africana perdendo peraltro il carico. Durante quella missione di Cossato cedeva la propria cuccetta al giovane silurista toscano Bianchini che, pur essendo malato, aveva voluto imbarcarsi a tutti i costi ed era svenuto sulla la-

miera rovente del battello durante i duri lavori di rifornimento dei tubi di lancio.

Racconta, a questo proposito, Aldo Cocchia in « Sommergibili all'attacco »: « Il Tazzoli era in crociera nelle acque del tropico allorché, dopo oltre un mese di mare, un silurista di bordo venne colto da un colpo di calore... Il ragazzo, come si seppe poi, era in precarie condizioni di salute ma lo aveva nascosto a tutti per non perdere la partenza... Venne subito soccorso, ma il Comandante non consentì che lo si sistemasse in una cuccetta dell'alloggio equipaggio e ordinò che l'ammalato fosse ospitato in quel poco di spazio — simulacro di cabina — che a bordo era riservato al Comandante. In tal modo di Cossato si privava della possibilità di usufruire delle due o tre ore di riposo che fino ad allora si era concesso ogni ventiquattro, ma a lui era sembrato logico che i miseri agi del sommergibile in missione venissero riservati al marinaio sofferente ».

Commenta, ancora, Cocchia: « Modesto episodio che ci fa intendere tutta l'umanità di questo giovane Capitano di Corvetta, dall'aspetto fragile, quasi infantile, ma d'una tempra che pochi hanno dimostrato in guerra ».

Il « Tazzoli », come vedremo, sarà uno dei protagonisti della battaglia atlantica sotto le coste dell'America, nel mar delle Antille, e realizzerà, in tonnellaggio affondato, una delle cifre più cospicue, inferiori di poco solo a quella realizzata dal « Da Vinci » di Longanesi e Gazzana.

Fra i nostri pur magnifici equipaggi — tutti allo stesso livello per combattività e spirito di sacrificio — certo quello del « Tazzoli », soprattutto per il merito del suo Comandante, costituì un blocco eccezionale di volontà che lo rese simile ad una temibilissima arma. Il « rodaggio all'italiana » realizzato in pieno teatro di guerra, si mostrava — alla prova — altrettanto se non più ricco di risultati di quello « alla tedesca » realizzato in lunghe manovre in tempo di pace, e portato da Doenitz ad un livello « specialistico » altissimo.

Se un paragone è possibile (data la differenza di metodi, di mentalità e di mezzi) fra comandanti italiani e tedeschi, crediamo che solo la eccezionale personalità di Günter Prien,

il Toro di Scapa Flow, possa essere raffrontata a quella di Carlo Fecia di Cossato. Il giovane asso germanico univa (come il comandante del «Tazzoli») la prudenza all'audacia, il fascino personale alla dirittura di carattere, la fenomenale abilità nautica alle più alte virtù di capo. I due uomini, al di là delle diversità di temperamento, avevano in comune molti lati delle loro eccezionali personalità.

Günter Prien cadde, in mare, sotto i colpi della torpediniera britannica «Wolverine», insieme a tutto il suo equipaggio, gli uomini che avevano con lui violato Scapa Flow con l'U-47: fu, la sua, la morte del sommergibilista nel gelido abisso.

Carlo Fecia di Cossato non ebbe questa fortuna. Trasferito in Mediterraneo al comando di una torpediniera, l'«Aliseo», dovette abbandonare il «vecchio cassone» — il «Tazzoli» — con il quale aveva percorso in lungo e in largo l'Atlantico. Il suo trasferimento venne motivato dalle precarie condizioni di salute: le durissime navigazioni atlantiche, durante le quali aveva voluto per sé i sacrifici maggiori, ne avevano minato il fisico.

La separazione dal suo equipaggio fu commovente e dolorosa. Racconta Maronari nel suo libro: «La notizia ci lascia senza parole, e ci sembra che tutto crolli d'improvviso intorno a noi. Non trovo espressioni per descrivere la durissima separazione che si svolge in un eloquente silenzio punteggiato da febbrili strette di mano, da laconici saluti, da silenzi improvvisi rotti da poche semplici parole, piene di commozione. Nessun magnifico discorso potrebbe giungere al cuore dei marinai del «Tazzoli» come le espressioni laconiche e, direi quasi, volutamente frettolose che il comandante e il «suo» equipaggio si scambiano fra di loro.

Il momento è doloroso ed è evidente che tutti desiderano portarlo a termine nel più breve tempo possibile, per non cedere alla commozione.

La grande famiglia perde il suo capo.

Dove andremo?

Che faremo?

Che cosa ci riserba il domani?

«Grazie» egli ha detto.

Grazie di che cosa, comandante?

Grazie a noi?

Nel vederlo allontanarsi ed uscire per sempre dalla nostra vita, ci si stringe il cuore e ci assale il terribile presentimento che non lo vedremo più».

Dopo l'otto di settembre 1943, a Napoli, di fronte al dramma senza nome della Patria divisa, della sconfitta e del crollo d'ogni suo più alto ideale, Carlo Fecia di Cossato si toglieva la vita, esprimendo alla madre, in una commovente lettera, il rimpianto di non essere caduto insieme ai suoi marinai del «Tazzoli» che era affondato in Oceano. Si concludeva così, drammaticamente, la vita di questo purissimo eroe da leggenda. Aveva solo 36 anni.

CAPITOLO VI

LUNGO VIAGGIO INTORNO ALL'AFRICA: IL « PERLA » E GLI ALTRI

Lungo viaggio intorno all'Africa. Quattro minuscoli scafi, quattro sommergibil italiani, uno dei quali — il « Perla » — di proporzioni minime, compirono la straordinaria impresa nautica che fa il paio con i forzamenti di Gibilterra da parte dei nostri battelli. Ciò avvenne nell'anno di grazia 1941, mentre già le nostre difese in Africa Orientale stavano per essere travolte dal nemico straripante da ogni fronte di combattimento.

13 mila miglia di mare, attraverso le immense solitudini di due fra gli Oceani più temuti del globo, l'Indiano e l'Atlantico, con il pericolo sempre incombente di incontri con il nemico, fra burrasche e bonacce, nel torrido clima delle zone equatoriali.

I marinai del « Perla », del « Guglielmotti », dell'« Archimede » e del « Ferraris » realizzarono, con questa incruenta ma difficilissima navigazione, un'impresa marinara che può ben stare a confronto con quelle degli antichi navigatori, conservando all'Italia e alla Marina quattro unità che, seppur gravemente provate dalla durissima guerra in Mar Rosso e dal logor'o subito durante la lunga navigazione, avrebbero ancora dato filo da torcere al nemico unendosi agli altri battelli dell'11° Gruppo sommergibili di Betasom.

Da Massaua a Bordeaux attraverso rotte infide e scono-

sciute, in vista della grande isola di Madagascar, al largo di Buona Speranza e dell'ampio Golfo di Guinea, fra le Azzorre e il Capo Verde fino al Golfo di Biscaglia e la foce amica della Gironde, gli animosi che compirono questo lungo viaggio ripercorsero le classiche rotte della scoperta e dell'avventura, quelle di Vasco de Gama e di Pigafetta.

I quattro battelli erano rispettivamente comandati: il «Guiglielmotti» dal Cap. Freg. Spagone, l'«Archimede» dal Cap. Corv. Salvatori, il «Ferraris» dal Cap. Corv. Piomarta e il «Perla» dal Ten. Vasc. Napp.

Scartata l'iniziale idea di inviare i tre maggiori sommergibili in Giappone e di far internare il «Perla» in un porto neutrale, si decise di mandarli a Betasom e quindi venne accettata l'offerta di Doenitz che prevedeva di rifornire i nostri battelli a mezzo di navi tedesche: in Oceano Indiano ed in Atlantico il «Perla», soltanto in Atlantico gli altri tre.

Certo l'avventura più dura, ma al tempo stesso più entusiasmante, fu quella del piccolo e solitario «Perla» che trascorse in mare ben 81 giorni, e percorse una rotta leggermente diversa da quella degli altri tre battelli.

Il giorno 1 marzo 1941 il «Perla» mollava gli ormeggi alle 5,30 del mattino e si lasciava Massaua alle spalle, per la grande avventura.

«Alle 7 — scrive il comandante Napp nel suo rapporto di missione — la radio dà l'allarme aereo a Massaua. Fermo le macchine per prendere l'immersione e subito dopo avvisto di prora a dritta, un aereo nemico a bassa quota, del tipo Bristol Blenheim che si dirige verso il battello. Esegui rapida immersione senza subire bombardamento. Resto in immersione fino alle ore 7,45, ora in cui emergo rimettendo in rotta per Dur Gaan. Alle 13,15, poco dopo il traverso Shumma, avvisto un altro aereo che dirige per attaccarci. Esegui immediatamente la rapida immersione ed appena giunto a quota periscopica, sento scoppiare vicinissime allo scafo due bombe di profondità. Dai locali mi viene riferito che lo scafo non ha subito alcun danno. È stato messo invece fuori uso lo scandaglio ultrasonoro. Alle 14 emergo, metto in moto i motori

termici a 310 giri e mi allontano verso sud-est sino alle 14,45 ora in cui riprendo l'immersione posandomi sul fondo a 40 metri».

Partenza avventurosa. Ma il battello abilmente guidato riusciva a sortire dalla strettoia del Mar Rosso dopo aver percorso le zone più pericolose spesso posandosi sul fondo ed attendendo le ore più propizie, quelle notturne.

Il «Perla» avrebbe dovuto incontrarsi con il rifornitore tedesco secondo le istruzioni che aveva il comandante Napp, nel punto A, a 35° S e 50° E.

«La condotta della navigazione — dice il comandante del «Perla» in un suo altro rapporto — dal punto di vista idrografico, ha presentato qualche difficoltà nel tratto Massaua-Perim, dovendo navigare vicino alla costa completamente oscurata con scarsa visibilità, a causa dei frequenti piovaschi. In seguito all'avaria dello scandaglio ultrasonoro ho dovuto fermarmi frequentemente specie nei pressi di Perim per controllare la posizione con lo scandaglio a mano, poiché temevo che le correnti mi avvicinassero eccessivamente alla costa».

Il 2 marzo il «Perla» sta iniziando la pericolosa navigazione verso lo stretto di Perim: «Alle ore 1,20 sono al traverso di Shab-Shake, all'1,38 avvisto su rilevamento 70 a dritta, delle segnalazioni luminose fra due unità a circa 1000 metri di distanza. Poiché mi risulta che le nostre siluranti non sono in mare, le ritengo senz'altro nemiche ed accosto di 90° in fuori allontanandomi a tutta forza coi motori termici sino a quando perdo di vista le luci.

Accosto quindi per riportarmi sulla rotta di sicurezza di Assab. Alle ore 6 fermo i motori termici e prendo l'immersione nel punto a miglia 4 per 45° da Curdumat, posandomi sul fondo in 42 metri di acqua. Alle 18,55 emergo, metto in moto i 2 motori termici e dirigo per Assab. Alle ore 6,25 del 3 marzo mi immergo sul punto Mg. 5 per rilevamento 25° da Ras Darma posandomi sul fondo a quota 52 metri. Alle 18,37 emergo, metto in moto i due termici dirigendo per passare in franchia dello sbarramento difensivo di Assab. Alle 20,17 metto in rotta per lo stretto di Perim, alle 21,55 ne avvi-

sto il faro. Con una serie di rilevamenti determino la posizione e dirigo per l'isolotto Dumeira, che avvisto 50° a dritta alle 23,10.

Dopo l'avvistamento di Dumeira dirigo per passare vicinissimo all'isolotto poiché voglio puntare per il passaggio fra i Sette Fratelli e Ras Siame rilevando Dumeira esattamente di poppa per avere un controllo esatto della mia rotta. Alle 2,10 sono al traverso di Ras Siame; fermo i motori termici e coi motori elettrici a tutta forza dirigo per il passaggio fra l'isolotto ovest e la costa somala francese. Alle 2,20 avvisto l'isolotto, al traverso del quale mi trovo alle ore 3. Alle 3,15 emergo, metto in moto un motore T e dirigo per portarmi sotto la costa dell'ex Somalia britannica, puntando su Ras Canzir. ».

Il «Perla», uscito dal pericoloso stretto, diresse quindi verso il Madagascar, per recarsi all'appuntamento con il rifornitore tedesco a sud della grande isola africana.

«Nel tratto Madagascar-punto A, la condotta è stata difficile perché non avevo la carta nautica dell'Oceano Indiano meridionale dato che l'Ufficio Idrografico di Massaua non aveva potuto fornirmela. Ho dovuto perciò improvvisarmi una carta impiegando quella dell'Oceano Atlantico meridionale sulla quale ho modificato la longitudine dei meridiani. Inoltre, dopo aver lasciato l'estremo sud di Madagascar, ho potuto fare pochissime osservazioni astronomiche essendo il cielo quasi sempre coperto. Per raggiungere il punto A ho preferito passare ad est di Madagascar per i seguenti motivi:

- 1) Perché la stagione dei cicloni poteva considerarsi passata, mentre nel canale di Mozambico, secondo il portolano inglese, in quell'epoca soffiavano di preferenza venti molto forti da SW.

- 2) Perché la rotta di levante accorciava il cammino da percorrere di circa 300 miglia e potevo consumare quindi la nafta occorrente per il maggior percorso, navigando con due motori termici in una zona meteorologicamente pericolosa dalla quale volevo levarmi il più presto possibile.

- 3) Perché la rotta a ponente è idrograficamente pericolosa a causa dei numerosi banchi di coralli la cui posizione non è esattamente segnata sulle carte. Inoltre, lungo la costa occi-

dentale del Madagascar si trovano correnti molto forti a direzione variabile che possono rendere molto incerto il punto nave quando manca la possibilità di controllarlo mediante osservazioni astronomiche. Procedendo verso il punto A, ho navigato seguendo la costa del Madagascar mantenendomi ad una distanza di 50 miglia, invece di seguire il meridiano 50° E, perché non volevo avvicinarci troppo alle più frequenti traiettorie dei cicloni indicate sulla carta pilota ».

Un accurato studio della rotta, dunque, in zona equatoriale e mai percorsa, con l'ausilio del giovanissimo sottotenente di vascello Elio Sandroni, ufficiale di rotta del «Perla» ed eroico protagonista, in Mar Rosso, d'una audacissima navigazione su un battello a remi durata ben tre giorni e conclusasi con il salvataggio degli uomini del sommergibile «Macallè», rimasti bloccati su di un isolotto fuori da ogni rotta e senza sostentamento alcuno (per quell'azione al Sandroni, oggi Capitano di Vascello in servizio, veniva concessa la medaglia d'argento al valor militare).

Poi si scatenò la burrasca come in ogni romanzo d'avventure che si rispetti, il tipico tifone equatoriale, e il piccolo «Perla» l'affrontò con coraggio, scricchiolando e lamentandosi in tutte le sue giunture (da notare che il sommergibile, arenatosi durante una tragica precedente missione in mar Rosso, era stato riattato alla bell'e meglio nelle officine di Massaua).

«Navigazione regolare. Nessun avvistamento, tempo fosco e piovoschi. Il barometro è in lieve diminuzione. Sino alle ore 19 del giorno 17 la navigazione procede con vento da NE (forza 4). Dopo le 19,00 il vento si calma improvvisamente e, subito dopo, verso le 20,00 circa, si leva quasi istantaneamente un vento fortissimo da Sud, che in breve solleva mare molto grosso. Dirigo allora per portarmi più sotto alle coste di Madagascar sperando di trovarvi un po' di ridotto. Il giorno 18 il vento ed il mare continuano ad aumentare, sino ad assumere la violenza di burrasca. Alle ore 12,00 riuscendomi difficile mantenere la prora al mare che solleva onde altissime che si rovesciano con estrema violenza sul battello e continuando il barometro a scendere, decido di invertire la rotta per cor-

rere col mare in poppa. Proseguo così a lento moto sino alle ore 3,30 del giorno 19 ora in cui, essendo salito il barometro e diminuiti notevolmente il mare e il vento, riprendo la rotta primitiva. Dopo le ore 4,00 il vento comincia a girare sulla dritta e verso le ore 11,00 si mette a soffiare deciso da NE. Per il giro del vento si forma un mare incrociato e molto grosso che rende difficile la navigazione. Più avanzo nella rotta e più aumenta il mare mentre il vento tende a calmarsi. Il tempo ha un carattere decisamente ciclonico e perciò mi preoccupa di spostarmi rapidamente dalla presumibile traiettoria del ciclone.

Nel pomeriggio il mare è montagnoso e incrociato. L'onda è lunga e senza frangente. Alle 22,00 del 19, decido di mettere in moto anche il secondo motore termico per allontanarmi decisamente verso sud. Il mare si mantiene sempre molto grosso sino al traverso dell'estremo sud-est di Madagascar, dove passo alle ore 14,20 del giorno 20. Da questo punto accosto per dirigere sul punto A... alle ore 05,00 del giorno 25 arrivo sul punto A».

Si è molto ricamato sul fatto che il «Perla» non si sia incontrato immediatamente, com'era previsto, con il suo rifornitore nel punto stabilito. Ma il rapporto di navigazione del comandante Napp spiega oggi il mistero: «Le istruzioni avute dai piroscafi rifornitori non coincidevano con quelle indicate nell'ordine di operazioni. Il rifornitore del punto A (che era il famoso corsaro tedesco «Atlantis», in quel momento mascherato con il nome di «Tamesis»; n.d.A.) aveva ricevuto ordine di trovarsi il 28 marzo al punto lat. 33°S, 50°E mentre secondo le istruzioni del mio ordine operativo avrebbe dovuto trovarsi in lat 35°S e 50°E. L'incontro avvenne egualmente perché il ricognitore mi raggiunse seguendo il rilevamento radiogoniometrico della mia posizione».

Il comandante Rogge, come si legge in «Sopra di noi l'Oceano» di Trizzino, trasse dal mancato appuntamento critiche piuttosto velenose contro il «Perla», criticandone persino l'equipaggio. Nel rapporto di missione del comandante italiano, viceversa, si legge: «Durante la permanenza in vici-



L'allora Capitano di Corvetta Giulio Chialamberto che, al comando del «Bagnolini», operò audacemente contro i convogli del nemico in Atlantico.



Il C.C. Luigi Longanesi Cattani, una delle figure più prestigiose della nostra battaglia nell'Atlantico, si affaccia alla torretta del suo sommergibile « Da Vinci » appena rientrato da una brillante azione.

nanza dei piroscafi, (il « Perla » si incontrò anche, in Atlantico, con un rifornitore tedesco, il « Northmark »; n.d.A.) gli ufficiali e l'equipaggio sono stati a turno ospiti dei camerati tedeschi che si sono dimostrati di una cortesia veramente squisita». Due stili, insomma, profondamente diversi, quello del comandante italiano e quello del comandante germanico.

Effettuato il rifornimento e rifiutata — data l'esistenza di ordini ben precisi per lui — l'idea balzana e tipicamente « corsara » di Rogge di agire insieme lungo le coste dell'Africa, Napp riprese la navigazione solitaria, dirigendo verso Capo di Buona Speranza. Il « Perla » incontrò in questo tratto di mare un altro fortunale che lo squassò violentemente per vari giorni, dal 4 al 6 aprile, costringendolo a una nuova deviazione per correre con il mare in poppa. Passato il Capo di Buona Speranza, Napp diresse verso il punto dell'Oceano Atlantico dove lo attendeva il secondo rifornitore: si trattava, come abbiamo detto, del « Northmark » che però s'era camuffato da nave USA, portava una vistosa bandiera americana dipinta sulla fiancata e sfoggiava, a poppa, il nome fittizio: « S. Pedro »-California. Anche in questo caso l'incontro si poté effettuare con l'ausilio della radio, poiché le istruzioni date alle due navi circa il momento ed il punto dell'incontro erano diverse.

Diversamente dagli altri sommergibili del mar Rosso, il « Perla » passò ed est delle Azzorre. Nella zona a nord di queste isole un piroscafo gli passò a breve distanza, ma — come gli era stato ordinato — Napp non lo attaccò: s'immerse e proseguì per la foce della Gironda dove giunse regolarmente e dove incontrò la scorta. Lo stringato rapporto di Napp così si conclude: « Imbarco il pilota e proseguo per Bordeaux dove giungo alle 14,45 prendendo ormeggio alla banchina della stazione sommergibili ».

Una prova magnifica, dunque, di coraggio e di esperienza nautica. Il Comandante del « Perla » riferisce, ancora, nel documento « Osservazioni e proposte »: « Alla partenza da Massaua le condizioni di salute di tutto il personale erano precarie sia per il logorio derivato dalla lunga permanenza in colonia, sia per i lavori eseguiti a bordo nella stagione più

calda, per rimettere in efficienza il battello. Il personale ha tuttavia resistito con mirabile forza di volontà a tutte le fatiche imposte dalla missione eccezionale per un battello costiero, che ha avuto la durata complessiva ed ininterrotta di 81 giorni. Particolarmente gravoso è stato il servizio prestato dal personale di macchina che in ogni circostanza ha sempre dimostrato un elevatissimo senso del dovere e spirito di sacrificio. Il comportamento dell'equipaggio è stato veramente encomiabile e la indomabile volontà che ha animato tutti ha permesso di portare a termine la difficile missione. Per il gravoso servizio prestato, tenuto conto anche del fatto che il « Perla » è stato rimesso in efficienza col concorso di tutto l'equipaggio, propongo che agli ufficiali sia concessa la medaglia di bronzo al valor militare ed all'equipaggio la croce di guerra ».

CAPITOLO VII

L'ESTATE DEI CONVOGLI (giugno-settembre 1943)

La guerra in Atlantico combattuta dagli italiani e dai tedeschi contro l'Inghilterra prima e l'America poi, si presta, fra l'altro, ad una osservazione fondamentale che riguarda il raffronto fra la consistenza dei mezzi usati da noi e quella dei mezzi germanici.

Gli italiani furono in Atlantico con 32 sommergibili. Bisogna però dir subito che questo è il numero *complessivo* dei battelli che a *riprese diverse* vennero impiegati su quel fronte di guerra. In realtà, raramente i nostri battelli a Betasom furono più di venti contemporaneamente: le perdite iniziali, il rientro di 10 sommergibili fra il giugno e l'ottobre del '41 furono eventi fondamentali a tal proposito.

I tedeschi iniziarono le ostilità con 57 battelli, flotta subacquea francamente esigua rispetto ai compiti. Ma la Germania, con indubbio sforzo del proprio settore industriale bellico, ne aveva costruiti, a fine guerra, 1111 mentre 817 erano stati distrutti dal nemico.

Quanto al periodo, infine, di impiego, i nostri sommergibili operarono in Oceano per una quarantina di mesi laddove quelli tedeschi combatterono in Atlantico per circa 68 mesi.

La pubblicistica germanica del dopoguerra ha in taluni casi sottovalutato il nostro apporto, attenendosi ai dati degli affondamenti, senza tener conto di quanto più sopra abbiamo esposto e di mille altri fattori degni di considerazione (in primo luogo, le deficienze dei nostri battelli inadatti alla

guerra contro il traffico convogliato). Ciò talora ha fatto anche qualche autore italiano.

Il Grande Ammiraglio Doenitz è stato, fra i tanti, il più equanime e sereno, egli che più di chiunque altro poteva esattamente giudicare.

In «Dieci anni e venti giorni», a proposito degli italiani, Doenitz scrive: «Per assuefarsi alle operazioni sull'Atlantico, i sommergibili italiani, dopo aver attraversato lo Stretto di Gibilterra, compirono la loro prima missione nella zona delle Azzorre. Venendo di là, 27 sommergibili italiani giunsero gli uni dopo gli altri nella loro nuova base di Bordeaux. Io li visitai. Ufficiali ed equipaggi mi fecero un'ottima impressione. Senza dubbio essi erano stati scelti con cura particolare, come del resto lo erano stati anche gli equipaggi dei sommergibili tedeschi. Io constatai, tuttavia, ben presto, che avevano ancora molto da imparare per la guerra nell'Atlantico. Colmare al più presto queste lacune parve a Parona come a me il compito più urgente.

Nella prima guerra mondiale vidi con i miei occhi a Costantinopoli il grande rispetto e la simpatia tributati dai soldati turchi e dalla popolazione turca al feldmaresciallo tedesco Colmar von der Goltz. Avevo imparato da lui che nei rapporti con gli alleati bisogna evitare particolarmente di aspettarsi da una nazione straniera e dai suoi soldati, qualità che si crede di possedere noi stessi. Il temperamento, il modo di pensare e l'educazione dei suoi soldati sono diversi. Essi hanno perciò altre caratteristiche ed altre capacità. Sono in certe cose migliori ed in altre peggiori di noi. I rapporti con gli alleati devono essere perciò esenti da prevenzioni e da superbia e richiedono un tatto particolare. Questa direttiva fu impartita all'arma subacquea tedesca per la sua cooperazione con gli italiani. Nel mio diario di guerra essa fu ancora precisata per quanto riguardava l'istruzione degli equipaggi dei sommergibili italiani, nel senso che "essi devono essere indotti a capire le loro manchevolezze, e accorgersene da soli facendo tesoro della nostra esperienza e non in modo troppo duro e repentino".

Dopo il loro primo viaggio di acclimazione nei paraggi delle Azzorre, i sommergibili italiani furono impiegati dal principio dell'ottobre, insieme a quelli tedeschi, nella regione principale dei traffici, ad ovest del canale del Nord. Assegnai loro posizioni ad ovest e a sud-ovest degli appostamenti tedeschi, dove la sorveglianza aerea britannica era minore. Mi ripromettevo di ottenere dallo schieramento supplementare dei sommergibili italiani, principalmente un aiuto per l'esplorazione. Vedevo, dunque, nel loro concorso, soprattutto l'adempimento del mio ardente desiderio di un maggior numero di "occhi".

Fui, tuttavia, deluso su questo punto nelle otto settimane che seguirono, nei mesi di ottobre e novembre 1940. Anche i successivi periodi di cooperazione tattica non corrisposero alle speranze. Perciò il 5 maggio 1941, venni alla decisione che la continuazione di operazioni comuni nell'Atlantico Settentrionale fosse priva di scopo e dovesse essere quindi abbandonata. In una conversazione coll'Ammiraglio Parona, il 15 maggio, stabilimmo come futuri campi d'operazione per gli italiani:

- a) La zona marittima ad ovest di Gibilterra;
- b) Una zona dell'Atlantico settentrionale a sud del campo di operazioni tedesco;
- c) Previo accordo, la zona marittima davanti a Freetown.

In quelle zone meridionali, e particolarmente anche nel loro ulteriore impiego nel Mare dei Caraibi e lungo la costa brasiliana, alcuni sommergibili italiani diedero ottima prova in imprese singole, soprattutto contro navi isolate. *(Fu il periodo nel quale al comando di Betasom era l'ammiraglio Polacchini; n.d.A.)*

Il risultato delle loro spedizioni corrispondeva perfettamente a quello delle contemporanee spedizioni tedesche in quelle zone marittime. Fra i comandanti di sommergibili italiani che ebbero maggiori successi devono essere menzionati particolarmente il Tenente di Vascello Gazzana, il Capitano di Fregata Longobardo e i Capitani di Corvetta Carlo Fecia di Cossato, Giovannini e Longanesi Cattani.

Cossato e Gazzana furono decorati della Croce di Cavaliere

della Croce di Ferro. Cossato affondò 16 navi per complessive 86.438 tonnellate e Gazzana 11 navi per 90.601 tonnellate.

Che gli italiani abbiano compiuto magnifiche imprese come combattenti isolati nell'Atlantico Centrale e meridionale, mentre non riuscirono altrettanto bene negli attacchi ai convogli nelle dure condizioni meteorologiche dell'Atlantico settentrionale, lo si spiega, a mio modo di vedere, col loro temperamento e con le loro qualità militari. Essi sono perfettamente capaci di attaccare il nemico con ardimento e abnegazione. Anzi, in certe circostanze, possono, nello slancio dell'azione, comportarsi anche più audacemente di noi che non ci lasciamo trascinare così dall'entusiasmo della battaglia. Il loro slancio offensivo nella guerra navale è provato da temerarie azioni singole come nella prima guerra mondiale l'affondamento della «Viribus Unitis» nel porto austriaco di Pola ad opera di R. Rossetti e P. Paolucci, oppure, durante la seconda guerra mondiale, la penetrazione di tre siluri italiani con equipaggio umano, sotto la direzione del Principe Borghese, nel porto di Alessandria dove furono gravemente danneggiate le navi da battaglia «Queen Elizabeth» e «Valiant» e l'eroica fine dei sommergibili italiani «Torricelli», «Galilei» e «Ferraris».

La lotta contro i convogli, richiede, però, non soltanto coraggio e abnegazione, ma anche durezza e tenacia, per poter adempiere all'estenuante compito di rimanere per ore e per giorni interi, senza poter attaccare, in costante e pericolosa vicinanza del convoglio, finché anche gli altri sommergibili lo abbiano raggiunto e sia finalmente giunto il momento di un comune attacco notturno.

Questa dura capacità di non muoversi può trovarsi, almeno credo, in maggior misura in noi che presso gli italiani.

Per l'arduo compito di rintracciare i convogli nel campo di combattimento principale dell'Atlantico settentrionale, i sommergibili italiani non ci furono di valido aiuto».

La valutazione di Doenitz è, sostanzialmente, quella di un tecnico della guerra subacquea, è il giudizio di chi, avendo creato una splendida macchina bellica — la forza subacquea germanica — adatta soprattutto ad un certo tipo di com-

battimento, ad una tattica di impiego particolarissima, rileva con rammarico che tale tattica non può essere applicata da un momento all'altro da chi — in questo caso i nostri sommergibilisti — ha avuto mezzi, addestramento, indirizzi completamente diversi.

Il capo dei sommergibilisti germanici mirava — come ripete spessissimo nel suo libro — a mettere in ginocchio l'Inghilterra e, a questo scopo, doveva infliggere ai rifornimenti britannici colpi massicci. Per realizzare tale obiettivo egli non aveva altra scelta che quella di affrontare l'avversario con il massimo numero di battelli possibile nella maniera la più efficace possibile: la tattica di branco.

L'aver constatato — in un momento in cui, com'egli stesso dichiara, le sue forze risultavano ancora esigue — che i sommergibili italiani appena giunti in Oceano non erano del tutto in grado di assolvere a compiti per i quali necessitava un lungo e particolare tirocinio, fu certo per Doenitz un'amara delusione.

Uomo equilibrato, peraltro, e leale soldato, egli dà atto, come abbiamo visto, agli italiani del loro valore nella guerra «di corsa», nella lotta contro navi singole e cita i nomi di alcuni dei comandanti fra i più prestigiosi e valorosi. Stupisce che in questo elenco manchi il nome di Salvatore Todaro, il magnifico comandante del «Cappellini». Una spiegazione a tale dimenticanza di Doenitz (uomo teutonicamente preciso ed attento) forse c'è, ed è di carattere psicologico: la tattica di Todaro era perfettamente l'opposto — sul piano tecnico — di quella di Doenitz. L'una esaltava le virtù dello slancio, della temerarietà, dell'assalto; l'altra era il trionfo della metodica organizzazione, della precisione più assoluta, della tenacia collettiva diventata sistema. Todaro andava all'assalto da solo in pieno giorno con il cannone, guardando il nemico nel bianco degli occhi, ed era un modo di far la guerra in mare tipicamente latino, alla vecchia maniera degli abbordatori e dei corsari; era la guerra antica fatta rivivere — per virtù di un capo indimenticabile — nel bel mezzo della guerra moderna.

Non per nulla Doenitz aveva commentato, piuttosto acidamente, le imprese del comandante del «Cappellini» dicendo:

«Questo ufficiale dovrebbe comandare una torpediniera». Evidente (e logico, del resto) che quanto non rientrasse con esattezza ed efficacia, nel quadro della «sua» guerra, rappresentava per Doenitz un diversivo da ciò che era l'obiettivo primo dei suoi intendimenti: battere l'Inghilterra tagliando al più presto il cordone ombelicale costituito dai traffici dei rifornimenti. La lotta contro i convogli era quindi la sua preoccupazione più viva.

In realtà la perizia dei singoli comandanti dei nostri battelli, così come la saggezza dell'Ammiraglio Parona prima e dell'Ammiraglio Polacchini poi, non possono esser messe in dubbio. Le azioni dei singoli battelli che abbiamo già descritto attraverso le parole dei rapporti di missione o di memorie scritte da chi alle azioni partecipò, fu in moltissimi casi ottima, in molti casi brillante. Da Agostini a Longobardo, da Vocaturo a Giovannini, a Longanesi a molti altri, è una serie di operazioni belliche contro i convogli, che dimostrano le doti di comando degli ufficiali e quelli di abnegazione eroica degli equipaggi. Spesso la sfortuna perseguitava i nostri sommergibili. Ed è evidente che l'azione fallita di un nostro battello acquistasse maggior rilievo dell'azione fallita d'un battello tedesco, dato il numero inferiore di sommergibili dei quali disponevamo a paragone della flotta germanica.

Le azioni contro i convogli attuate fino al maggio 1941 furono sempre azioni singole. Questa la ragione principale per cui i successi furono inferiori a quelli dei tedeschi nel medesimo periodo. Resta indubbiamente il fatto che la tattica di branco, almeno di quei primi dieci mesi di guerra, non venne mai attuata dalle nostre unità in mare.

È nel giugno del 1941 che si sviluppano nostri attacchi «di branco» al largo di Gibilterra, ed è in questo periodo che i nostri battelli, pochi e non molto adatti a questo tipo di tattica subacquea, inflggono al nemico massicce perdite con entusiasmi azioni che nulla hanno a invidiare a quelle dei colleghi germanici. Gli italiani mostrarono, in questa occasione, d'avere imparato la lezione oceanica.

I grandi attacchi ai convogli si svolsero fra il maggio e il

luglio del 1941, ad occidente di Gibilterra, in pieno Atlantico. Furono azioni complesse che misero in piena luce le doti dei nostri sommergibili e l'ottima condotta delle lunghe manovre da parte del Comando a terra. La cooperazione fra i comandi in mare e Betasom fu molto efficace, poiché alla decisa azione dei primi corrispose la visione precisa del secondo in un crescendo di azioni e manovre che — partite da un particolare piano operativo molto agile — si succedettero l'una all'altra per il modificarsi della situazione in mare.

Nella prima di queste azioni vennero avvistati ed attaccati tre convogli, contro i quali operarono sette sommergibili e precisamente: il «Marconi» (com. T. V. Mario Paolo Pollina), l'«Emo» (com. C. C. Giuseppe Roselli Lorenzini), il «Brin» (com. C. C. Luigi Longanesi Cattani), il «Velella» (com. T. V. Pasquale Terra), l'«Argo» (com. T. V. Alberto Crepas), il «Veniero» (com. C. C. Manlio Petroni) e il «Mocenigo» (com. C. C. Alberto Agostini).

Betasom, accordatasi con il B.d.U. era così riuscita ad attuare un ampio schieramento di battelli, nel quale avrebbero dovuto incappare i convogli in transito in quelle acque fra Gibilterra da una parte e l'Inghilterra e Freetown dall'altra. Si trattava di una zona cruciale per i traffici britannici sia col Mediterraneo che con l'impero inglese.

Tre sommergibili vennero schierati da nord a sud attorno al 12° meridiano in direzione dello stretto: «Emo», «Marconi» e «Brin». Il «Velella» era spostato più ad ovest mentre a oriente di questo gruppo si trovavano altri sommergibili dello schieramento: l'«Argo» vicinissimo allo stretto, il «Veniero» al largo di Capo S. Vincenzo e il «Mocenigo» lungo la costa marocchina.

«Veniero», e «Marconi» colsero subito due successi: appena giunti nelle rispettive zone, il 30 maggio, colpirono due unità isolate: un caccia il primo e una petroliera il secondo (quest'ultima affondò).

Ma intanto era scattato l'allarme. Il 5 giugno, di pomeriggio, il «Velella» che si trovava più ad occidente di tutti, scopriva un convoglio di 15 navi diretto verso oriente e ini-

ziava a seguirlo. «Emo» e «Brin» si spostavano in attesa del convoglio mentre il «Marconi» metteva a tutta forza i motori per portarsi nella zona dove navigavano le navi. Intanto l'«Argo» (che risultava ad oriente del «rastrello», presso lo stretto) si spostava verso occidente per porsi all'agguato in una zona dove il convoglio sarebbe probabilmente passato più tardi.

Il comandante Pollina avvistava in breve il convoglio e, insieme al «Velega» lo accompagnava a distanza, standosene però a sud della formazione.

Poco dopo la mezzanotte del 6, i due sommergibili ricevano l'ordine di andare all'attacco.

Il «Marconi» partiva per primo con estrema decisione. Non riusciva ad entrare fra le maglie del convoglio e, benché costretto ad interrompere l'azione per l'avvicinarsi di una delle unità di scorta, la riprendeva subito dopo. Pollina lanciava tre coppie di siluri nello spazio di cinque minuti: affondava due piroscafi, colpiva una petroliera e un altro piroscampo, quindi si immergeva disimpegnandosi dai caccia che già lo avevano individuato. Un'azione fulminea ed oltremodo fruttuosa.

Era adesso il momento del «Velega». L'azione è descritta dal Sottotenente di Vascello Vittorio Giannaso, nel diario di bordo del sommergibile:

«Col cadere della notte si è alzata la luna; bisogna ancora aspettare pazientemente nella fremente attesa del momento decisivo. Col favore della luna ci si può avvicinare di più al convoglio. Quelli che nel pomeriggio erano esigui pennacchi di fumo sono ora diventati quindici ombre buie e silenziose scortate da cacciatorpediniere e cacciasommergibili.

Navighiamo di prua al convoglio attendendo che la luna tramonti. Si profila ogni tanto, sul lato dritto, l'ombra del nostro compagno d'avventura che pure attende impaziente il momento propizio.

Sono le 04,30 circa. La luna è oramai bassa sull'orizzonte. Vedo ad un certo momento l'altro sommergibile invertire la rotta ed avviarsi veloce verso il convoglio. Anche per noi è giunto il momento. Una rapida inversione di rotta ed il sommergibile si lancia verso la testa della formazione nemica. (L'al-

tro sommergibile non era il «Marconi», ma forse un sommergibile olandese di scorta al convoglio; n.d.A.).

Ore 04,44. Un razzo rosso si alza dalla massa confusa delle ombre del convoglio, seguito a breve distanza da una serie di razzi illuminanti. Una serie di esplosioni e detonazioni: siluri e cannoni hanno iniziato la lotta. Ora il convoglio sembra piuttosto scosso dalla sua tranquilla ed apatica sicurezza. La formazione si scompone, la scorta si è lanciata alla caccia dell'aggressore. (Intanto si sta verificando sul lato opposto del convoglio la fulminea azione del Comandante Pollina con il «Marconi»; n.d.A.).

Continuiamo ad avvicinarci al convoglio. La situazione è ora un po' più complicata. La fila di dritta è composta di piccole navi poco allettanti per i nostri siluri; d'altra parte, sul lato sinistro continuano ad accendersi senza quasi interruzione razzi illuminanti: avvicinarsi, quindi, da quel lato, significa essere molto probabilmente avvistati.

Non rimane che una soluzione e quella adottiamo senz'altro: in mezzo al convoglio. Ci lasciamo cadere rapidamente e, poco dopo, ci troviamo nel centro della formazione nemica. Sulla nostra dritta è una fila di piccole navi tra le quali si profila la sagoma di un cacciatorpediniere. A poppa un gruppo confuso di navi di piccolo tonnellaggio. A sinistra un'altra fila nella quale però si può scorgere qualche buon bersaglio, oltre ad un caccia di scorta.

Si procede in questa posizione, cercando il bersaglio ed il momento favorevole al lancio. Ed ecco il nostro sommergibile assumere così, fra le navi del convoglio, la posizione di conduttore di formazione. Posizione effettivamente non troppo comoda. Le navi, allarmate dagli attacchi, variano continuamente la rotta e le rispettive posizioni. I nostri tentativi di assumere una posizione favorevole al lancio sono continuamente frustrati dalle accostate dei piroscafi. La scorta continua a sparare, rabbiosamente; serie successive di razzi illuminanti rischiarano saltuariamente con la loro luce rossastra la drammatica scena. Un piroscampo sulla nostra sinistra ha preso a fischiare: il lungo ed insistente ululo della sirena in mezzo a quelle oscure om-

bre impazzite sembra l'urlo di soccorso di una bestia ferita a morte. Un altro lancia ininterrottamente sull'onda di 600 metri l'appello disperato alla radio: "Submarine on starboard".

La formazione continua a restringersi, diventa sempre più confusa. Non è oramai più possibile rigirarsi e lanciare in questo caos di ombre incerte che hanno perduto qualsiasi parvenza di ordine. Siamo oramai in mezzo al convoglio da circa 40 minuti, l'alba comincia a farsi pericolosamente vicina. Bisogna lanciare, bisogna uscire da questo guazzabuglio. Una tempesta accostata di due piroscafi della linea di dritta ci offre un varco del quale approfittiamo immediatamente. Tentiamo l'attacco contro questi due piroscafi ma il tentativo fallisce per tre volte consecutive a causa delle loro rapide zigzagate.

In questo momento una serie di razzi illuminanti accesi alla nostra sinistra ci fa scorgere distintamente una superba petroliera che se la sta rapidamente squagliando dal resto del convoglio, seguita da un piroscapo di 7-8 mila tonnellate.

Ecco la nostra preda: il sommergibile si lancia avanti, dagli scarichi esce un fionto ininterrotto di scintille; non importa, bisogna raggiungere il bersaglio ad ogni costo.

La sagoma delle due navi si profila sempre più distintamente. Ed ecco finalmente la petroliera sull'angolo di mira. Saettano, da prua, a breve intervallo, due pallide esili scie che si avviano fulminee contro il bersaglio. La tensione estrema del momento fa sembrar secoli i secondi che ci separano dallo scoppio. E mentre il battello ha già iniziato la manovra per l'attacco contro il secondo piroscapo, due cupe esplosioni scuotono lo scafo, due colonne d'acqua sorgono bianche ai fianchi della nave e poi una nuvola enorme di fumo nero avvolge il nemico colpito. Una nuvola da cui sorge — ultimo disperato richiamo di soccorso — un pallido razzo verde.

Intanto il secondo piroscapo si presenta sulla linea di traguardo. "Fuori!" ed il terzo siluro si avvia verso la sua preda. La nave ha visto, però la fulminea tragedia dell'altra balenare davanti a sé. E tenta ora di vendicarne la sorte. La manovra d'attacco ci ha portato a brevissima distanza dal secondo bersaglio: circa trecento metri al massimo. Inoltre l'alba

imminente ha cominciato a schiarire le tenebre e ci ha resi visibili.

Partono dalla prora del piroscapo, secchi, violenti, due colpi di cannone. Scorgo distintamente una granata scoppiare a circa 50 m al nostro traverso a dritta. La brezza porta alle nostre nari il sentore aspro della polvere. Il nostromo si volge verso il nemico e, con un gesto molto espressivo esclama: "Ci fai un baffo".

Gli avvenimenti si succedono fulminei. Il siluro ha nel frattempo continuato la sua corsa silenziosa: ed ecco, un'improvvisa vampata di fuoco e di fumo investe il fianco del piroscapo. Ancora due rapidi colpi di cannone, uno da prora ed uno da poppa. Poi la nave traversa e sbanda, paurosamente inclinata sulla dritta, fortemente inclinata a prua. Una nuvola enorme di fumo denso l'avvolge. Dopo circa tre minuti la nuvola si dissolve in alto: nulla è più visibile sul mare che la pallida luce dell'alba comincia a rischiarare. L'azione vittoriosa è compiuta. La dura fatica di mesi e mesi di mare ha avuto il suo meritato compenso.

In superficie, il «Velella» si disimpegnava con rapida rotta di allontanamento. Doveva però immergersi poco dopo perché avvistato dalla scorta del convoglio. Scariche di bombe e azione serratissima e precisa dei caccia; per di più s'era verificata una avaria alla pompa d'assetto centrale e (come già era accaduto all'«Otaria» mesi prima) mantenersi in quota a 110 metri, con il battello «appoppato» fra scariche di bombe, non costituiva certo una facile impresa. La caccia finalmente cessava ed il sommergibile tornava in superficie su un mare completamente deserto: il convoglio era ormai sparito all'orizzonte in direzione dello stretto di Gibilterra.

L'azione era riuscita si può dire pienamente, il «Velella» aveva avvistato per primo il nemico, lo aveva tallonato a distanza dando di continuo la posizione al comando a terra; quest'ultimo aveva fatto convergere il «Marconi» verso le navi e, avuta notizia del contatto, aveva lanciato l'ordine: «Attaccare e affondare». Ma c'erano ancora altri sommergibili in mare taluno piuttosto distante dalla zona degli attacchi. Il più

vicino di tutti era l'«Emo», nonostante si fosse spostato eccessivamente verso sud ed avesse inutilmente battuto un settore diverso da quello ove il convoglio stava transitando. Verso le 04,40 però, da bordo del battello le vedette potevano osservare, lontano sull'orizzonte buio, i fuochi d'artificio prodotti dal tiro illuminante dei caccia e dai razzi delle navi di scorta. Era la reazione al brillante attacco di Pollina con il «Marconi». Il comandante Giuseppe Roselli Lorenzini metteva immediatamente la prua in quella direzione navigando a tutta forza, ma ormai l'alba era prossima e d'improvviso apparivano due caccia di scorta. L'«Emo» si allontanava e s'immergeva, quindi riprendeva la sua rotta, decidendo d'attaccare in pieno giorno.

L'attacco venne portato, con un'audacia notevole, da soli 1500 metri, contro le sette navi superstiti che erano accompagnate da ben cinque unità di scorta. La coppia dei siluri colpì due piroscafi che probabilmente affondarono. L'«Emo» fu sottoposto, naturalmente, a durissima caccia ma non riportò danno alcuno.

Mentre i tre sommergibili attaccavano il convoglio navigante per est, gli altri nostri battelli, forzando le macchine, cercavano di affluire nella zona degli scontri. Il «Veniero» però, mentre navigava in quella direzione, incappava in un altro convoglio diretto verso occidente. Il comandante Petroni andava immediatamente all'attacco, colpiva con siluro una petroliera ed un piroscafo e, quindi, si disimpegnava nonostante la caccia affannosa delle unità della scorta, perdendo peraltro il contatto con il convoglio. Betasom, allora, ordinava al «Mocenigo» ed al «Brin» di effettuare delle ricerche ma il convoglio risultava introvabile.

Era nel corso di queste ricerche che il «Brin» avvistava un terzo gruppo di navi. Questo convoglio, a circa 90 miglia a levante di S. Miguel (Azzorre) navigava verso nord-ovest, probabilmente diretto in Inghilterra. Era pieno giorno e, sulla zona, apparivano sempre più numerosi gli aerei nemici: segno che gli inglesi avevano accusato i colpi subiti nel corso dei nostri attacchi precedenti e — apprezzando a giusto grado il

grave pericolo per le loro navi — avevano provveduto ad inviare su quella zona d'Atlantico aerei antisom.

L'azione aerea costringeva Longanesi Cattani ad immergersi più volte; alla fine, il «Brin» perdeva il contatto.

A Betasom si poneva adesso il problema di ritrovare il convoglio; necessitava quindi apprezzare tutti i dati comunicati dal «Brin» e decidere dove ricercare le navi nemiche: una decisione da non prendersi a cuor leggero, visto che se si fosse compiuto un errore di stima anche minimo, il nemico — sull'immensità sconfinata dell'Atlantico — sarebbe riuscito a sfuggire.

Il comando italiano dei sommergibili ritenne che il convoglio stesse continuando a procedere sulla rotta segnalata da Longanesi Cattani e stesse quindi spostandosi ancora verso nord-ovest. In base a questa persuasione che — come vedremo — fu aderente alla realtà, ordinò ai tre sommergibili ancora a disposizione, di portarsi in una zona a nord-est delle Azzorre, intorno al 40° parallelo. «Brin», «Velella» e «Veniero» avrebbero dovuto precedere le navi avversarie in quel punto e prendere successivamente il contatto.

Dei tre sommergibili solo il «Brin» riuscì a portarsi a contatto e ad attaccare. Fu un attacco eccellente che confermò le brillanti doti del comandante Longanesi Cattani, un attacco — diremmo — classico, in superficie durante la notte, ed eseguito con rapidità fulminea.

Il «Brin», avvistato il convoglio riusciva a penetrare fra la colonna centrale e quella laterale di sinistra. Manovrando con estrema perizia nel buio sul far dell'alba, Longanesi andava all'attacco distribuendo i suoi siluri fra le navi delle tre colonne nel brevissimo spazio di quindici minuti. Gli scoppi dei siluri provocavano lo sbandamento del convoglio e l'accanita e disperata ricerca delle unità di scorta. In quell'inferno di colpi e di lampi, il «Brin» colpiva ben quattro unità, due delle quali — colte nel centro degli scafi — affondavano rapidamente.

Il comandante Longanesi, con estremo sangue freddo, portava allora il battello fuori dal caos di piroscafi e di navi di scorta, sempre navigando in superficie alla massima andatura.

Si allontanava quindi dal convoglio e, a distanza di sicurezza, s'immergeva per proseguire più tardi l'azione.

Ma il battello veniva scoperto poche ore dopo dalle navi di scorta e fatto segno ad una caccia accanita, durata fino a tarda notte. Emerso, Longanesi cercava nei giorni seguenti di ritrovare il convoglio, ma inutilmente.

Il primo atto della battaglia d'estate contro i convogli era così terminato. I nostri sommergibili avevano operato spesso in situazioni estremamente difficili; strettamente collegati con il comando a terra, avevano compiuto azioni perfettamente analoghe a quelle che — da quasi due anni — stavano attuando gli U-boote, applicando la tattica creata dall'Ammiraglio Doenitz.

L'azione aveva rivelato gli inevitabili disagi dovuti alla difficoltà di operare insieme per la prima volta. Non tutti i battelli erano giunti all'appuntamento con il convoglio in tempo per poter attaccare «a branco», altri erano finiti in zone di mare diverse da quelle solcate dalle navi da attaccare. Il risultato peraltro autorizzava buone speranze: venti mila tonn. affondate e 35 mila silurate rappresentavano la brillante conclusione dell'impresa.

Il secondo gruppo d'azioni effettuato nella zona ad ovest di Gibilterra non diede tuttavia i risultati che s'erano sperati. Tre nostri sommergibili fra l'altro erano andati perduti: il «Bianchi» (com. C. C. Franco Tosoni Pittoni), affondato dal sommergibile britannico «Tigris», il «Baracca» (com. T. V. Mario Viani) autoaffondatosi a 200 miglia dalle Azzorre il 7 settembre dopo impari lotta in superficie contro il cacciatorpediniere inglese «Croome» che trasse in salvo 32 superstiti, ed il glorioso «Malaspina» (com. T. V. Giuliano Prini) scomparso subito dopo la partenza per cause ignote. Un durissimo passivo, dato il limitato numero dei nostri battelli.

Il luglio e l'agosto 1941 videro, ad ovest di Gibilterra, brillanti azioni individuali di alcune nostre unità in attacco al traffico isolato. Nostre unità si distinsero anche nell'importantissimo compito di avvistamento e di tenace inseguimento dei convogli: operazioni queste non certo meno fondamentali degli

attacchi veri e propri. Per tal motivo Doenitz che valutava nella giusta misura tali massacranti operazioni, parlò in un suo messaggio di quei giorni, del «tenace mantenimento del contatto dei sommergibili italiani» affermando che aveva contribuito in modo decisivo al successo delle azioni tedesche.

Nella prima fase — in luglio — spicca l'attacco eseguito contro un convoglio inglese, costituito da una ventina di piroscafi e scortato da quattro caccia e da un incrociatore ausiliario, attacco eseguito nella notte del 23 luglio dal sommergibile «Bagnolini», al comando del Capitano di Corvetta Giulio Chialamberto. Racconta oggi l'Ammiraglio Giulio Chialamberto:

«Il 23 luglio 1941, il «Bagnolini» pendolava in superficie a cento miglia circa ad ovest di Gibilterra; mare calmo e buona visibilità. Verso il tramonto pervenne in camera di manovra il segnale di scoperta dato dall'ufficiale di guardia in plancia: "Fumi in vista". E l'attacco ebbe inizio.

L'avvicinamento graduale del «Bagnolini» cominciò in modo da restare in vista senza essere avvistato. Man mano si delineavano gli alberi di un grosso convoglio, scortato da un incrociatore e 4 caccia; erano circa 20 piroscafi su tre file ed in quella centrale navigavano le petroliere, cioè la preda più grossa e più importante. L'avvistamento s'era verificato alle ore 20, la presa di contatto alle 23.

Il convoglio zigzagava eseguendo accostate di 30 gradi ogni mezz'ora; la velocità delle navi era di circa otto nodi (velocità normale per convogli misti, in quanto era imposta dai più lenti piroscafi da carico) e più ancora zigzagava la scorta la quale, fruendo di velocità maggiore (12 nodi), faceva frequenti puntate in fuori. Dovevo penetrare nell'interno del convoglio, passando attraverso la scorta se volevo colpire le petroliere.

Manovra lunga, snervante, perché dovevo vedere e nello stesso tempo cercare di convincere me stesso (cosa non facile) che non potevo esser visto essendo il «Bagnolini» più piccolo e basso sull'acqua. Il tentativo di penetrare nel convoglio di poppa era impossibile a causa dei due cacciatorpediniere che proteggevano la coda della formazione.

Si alternavano le vedette; al termine della loro guardia erano accolte in camera di manovra dai loro compagni ansiosi, con i nervi a fior di pelle.

“Che fa il convoglio? È ancora in vista?”.

“Navighiamo fianco a fianco”.

“E la scorta, si vede?”.

“Li teniamo d'occhio, cercando di starne alla larga”.

“E il Comandante?”.

(Pausa di riflessione, e poi il miglior complimento ricevuto in vita mia): “Quello lassù o è un pazzo o è un dio”.

Il sommergibile risalì il fianco sinistro del convoglio mantenendosi a distanza e sorvegliando i movimenti delle unità di scorta. Alle 3 del mattino l'occasione si presentò: l'incrociatore si era spostato sulla dritta ed il caccia verso il largo. Impartii l'ordine tanto atteso: “Avanti a tutta forza”.

Attraversai la prima fila di piroscafi dirigendo sulle petroliere.

Massicce, solenni, navigavano in linea di fila. Giunto a distanza ravvicinata, lanciai due siluri su una di esse e, dopo breve accostata, altri due su quella che seguiva.

Oramai i tubi di prora erano vuoti e bisognava manovrare per effettuare il lancio con i siluri di poppa. Era mia intenzione continuare l'attraversamento del convoglio per lanciare le armi di poppa su altri bersagli.

Improvvisamente suonò l'avvertimento concitato dell'Ufficiale di guardia: “Comandante, un caccia ha la prora su di noi, è vicinissimo”. Uno sguardo mi confermò il pericolo imminente ed ordinai la rapida immersione. A quasi 30 metri udimmo i sospirati scoppi dei siluri ai quali non seguì la reazione dell'avversario. Questo ci confermò il successo dell'attacco: quando ci sono naufraghi in mare non si lanciano bombe di profondità.

Quando emergemmo al mattino, nube di fumo e chiazze di nafta. Al rientro a Betasom sapemmo che una petroliera era stata affondata (i naufraghi avevano raggiunto con le scialuppe la costa marocchina) e l'altra, colpita, aveva raggiunto Gibilterra con le proprie macchine.

Il «Bagnolini» era stato solo, non in branco, e si era fatto onore».

La petroliera era di circa 8500 t.s.l., il piroscafo di circa 5000. Ma altri successi si erano verificati in quei giorni. Sommergibili italiani avevano attaccato e affondato diverse navi isolate: il «Malaspina» (com. T. V. Giuliano Prini), il «Morosini» (com. C. C. Athos Fraternale), il «Torelli» (com. T. V. Antonio De Giacomo), il «Barbarigo» (com. C. C. Francesco Murzi) colarono a picco ben 7 navi, per complessive 43.850 tonnellate. Le azioni s'erano svolte tutte nottetempo e, salvo per una delle due imprese del «Barbarigo», l'arma era stata soltanto il siluro.

L'estate dei convogli continuò, in agosto, ad ovest di Gibilterra. Fu il mese della collaborazione italo-tedesca sul piano tattico, ma fu anche un mese durissimo. Basti dire che durante un attacco combinato a cui partecipavano, con otto tedeschi, due nostri battelli, fu solo uno di questi — il «Marconi» del comandante Pollina — ad attaccare e affondare una nave. Un battello tedesco sopraggiunse mentre il piroscafo silurato dal «Marconi», stava andando a fondo ed era già stato abbandonato dall'equipaggio: il germanico sparò alcune cannonate al relitto senza alcuna autentica necessità.

In questo frattempo, due battelli italiani: il «Calvi» (com. C. C. Emilio Olivieri) ed il «Tazzoli» di Fecia di Cossato, compivano due lunghe ma non troppo fortunate missioni verso sud. Solo il «Tazzoli», difatti, rientrando dalla sua missione, riusciva ad affondare una petroliera.

L'estate declinava: ancora nel settembre di quel 1941 i nostri sommergibili tornavano ad occidente di Gibilterra, porta del Mediterraneo. Un convoglio diretto per l'Inghilterra e proveniente dallo Stretto fu inseguito ad ovest del Portogallo per giorni e giorni con rabbiosa e tenace caccia dal «Torelli» e dal «Da Vinci» che ne segnarono ripetutamente la posizione agli U-boote provenienti da nord. Purtroppo, sempre in quei giorni, un altro sommergibile atlantico, il «Ferraris» al comando del T. V. Filippo Flores, dovette autoaffondarsi perché attaccato e colpito da un caccia britannico. Il «Ferraris»

aveva fatto parte della pattuglia di navigatori che avevano circumnavigato l'Africa dal Mar Rosso.

È di quei mesi la richiesta ripetutamente avanzata dal Comando Supremo italiano di rafforzare la guerra subacquea in Mediterraneo. Sommergibili tedeschi erano da tempo richiesti in quel mare a soddisfazione degli accordi di Friedrichshafen. Doenitz peraltro non gradiva venisse indebolita la sua arma subacquea in Atlantico e difendeva questo punto di vista con un accanimento francamente giustificato, se si pensa che lo scopo della sua guerra era quello di troncane definitivamente i rifornimenti britannici. Nel settembre del '41, comunque, i primi sommergibili tedeschi passarono « la trappola » di Gibilterra seguiti poi da altre unità.

D'alto interesse la serie di obiezioni tecnico-strategiche poste da Doenitz all'invio di sommergibili in Mediterraneo. Al di là delle sue legittime preoccupazioni per il prevedibile rallentamento della battaglia d'Atlantico, egli sosteneva: « Non credeva che gli inglesi, per sferrare un'offensiva dall'Egitto, facessero venire forze dall'Occidente per lo stretto di Gibilterra e attraverso tutta la lunghezza del Mediterraneo. Supponevo, piuttosto, che stessero già portando avanti rinforzi di truppe e di rifornimenti per il loro esercito in Egitto in partenza da est, cioè intorno al Capo di Buona Speranza e attraverso il Mar Rosso ed il Canale di Suez. Sappiamo oggi che questa preoccupazione era esatta ».

Quanto ai nostri collegamenti con l'Africa del nord, egli sostiene che « il dominio delle vie marittime verso l'Africa settentrionale era in primo luogo un problema di dominio del cielo che avrebbe potuto essere risolto a nostro favore soltanto mediante la messa fuori combattimento di Malta. L'invio di sommergibili nel Mediterraneo avrebbe dovuto essere perciò limitato in tutta la misura possibile ».

La lotta subacquea, dunque, in Mediterraneo, si sarebbe svolta quasi solo contro navi da guerra; ed il mezzo subacqueo, come sostiene Doenitz, risultava poco adatto a tale impiego, salvo condizioni cinematiche d'incontro del tutto particolari (come nel caso dell'affondamento della « Barham » e del-

l'« Ark Royal » da parte, appunto, di U-boote germanici). Non era dunque il Mediterraneo — secondo l'autorevole parere di Doenitz — il teatro di guerra più adatto in quell'autunno 1941, per cogliervi, con dei sommergibili, risultati clamorosi o anche solo importanti. Del resto l'Asse, in quei giorni, doveva difendere i propri collegamenti più che attaccare quelli nemici; ed i collegamenti si difendevano con gli aerei, i cacciatorpediniere, gli incrociatori e non con l'arma subacquea, salvo eccezionalissimi casi. Con i sommergibili, invece, si attaccavano i collegamenti nemici.

Taluno ha citato il dissenso fra Cavallero e Riccardi a proposito del rientro dei sommergibili italiani in Mediterraneo trascurando il parere di uno specialista della forza di Doenitz. Non si comprende quali avrebbero potuto essere i risultati d'un qualche peso dovuti alla presenza di 10 o 15 sommergibili italiani in più nel Mediterraneo: non certo quelli di assicurare il collegamento con le sponde africane. Lenti ed inadatti alla scorta ai convogli, scarsamente armati di artiglieria, i nostri battelli non potevano rappresentare una toccasana per la nostra situazione strategico-tattica mediterranea. S'è voluto, da qualche autore, riportare una frase di Cavallero: « Dobbiamo avere qui i mezzi, anche se imperfetti, per proteggere il nostro naviglio. Devo proteggere il traffico nel Mediterraneo », frase che peraltro dimostra come il Maresciallo non avesse bene afferrato le modeste possibilità dell'arma subacquea per compiti di protezione del traffico. Un autore, Trizzino, commenta il punto di vista di Cavallero e vi aderisce, scrivendo: « Questo traffico si va facendo sempre più ostacolato e difficile. Nell'ultima tragedia, la più grave di una lunga serie, cinque piroscafi con il loro carico di soldati e di armi sono stati polverizzati in pochi minuti, il 15 aprile, insieme a tre cacciatorpediniere di scorta dinanzi a Pantelleria ». C'è da chiedersi se il polemico autore di « Settembre Nero » ritenga che una scorta di — poniamo — 10 sommergibili, avrebbe evitato tale disastro. Chi conosca le possibilità operative dei nostri battelli d'allora sa benissimo che un solo vantaggio ne sarebbe potuto derivare: la scorta si sarebbe immersa — cosa che i

cacciatorpediniere non potevano fare — e si sarebbe salvata. Ma il convoglio sarebbe finito egualmente in fondo al mare.

Nella diatriba fra il Maresciallo Cavallero e l'Ammiraglio Riccardi, quanto meno nei termini in cui essa è riferita in « Sopra di noi l'Oceano », non pare, a una valutazione serena e consapevole della situazione d'allora, che ad aver ragione fosse Cavallero. Pure, come di solito accade nel nostro paese, chi almeno in parte la spuntò fu il Maresciallo che appariva piuttosto digiuno di cose navali. Fu dato torto, quindi, all'Ammiraglio che opponeva ragioni tecniche e sosteneva a ragione che necessitavano più navi di scorta e più aerei mentre i sommergibili non sarebbero serviti che a ben poco.

Undici sommergibili atlantici vennero dunque richiamati in Mediterraneo. Solo 10 vi giunsero perché il « Glauco » venne affondato ad ovest di Gibilterra dal caccia britannico « Wishart » il 27 di giugno. Forzarono con rotta di ritorno, Gibilterra, regolarmente e senza danno alcuno l'« Argo », il « Dandolo », il « Brin », il « Mocenigo », il « Velcella », l'« Emo », l'« Otaria », il « Perla », il « Guglielmotti » e il « Veniero », taluni navigando in superficie, altri immersi ed altri ancora parte in immersione e parte in superficie: ormai Gibilterra non aveva segreti per i nostri battelli.

Essendo scomparso senza dar notizie di sé nell'ottobre 1941 il « Marconi » che era — in quella missione — al comando del C. C. Livio Piomarta, a Bordeaux eran rimasti soltanto 14 sommergibili: la nostra possibilità di partecipare con mordente ed efficacia alla lotta contro i convogli fu dunque del tutto compromessa dato lo scarso numero di battelli rimastici in Atlantico. S'apriva così il nuovo ciclo di lotta per Betasom: quello splendido della guerra di corsa. D'altra parte il rientro in Patria dei dieci sommergibili sopra citati non ebbe conseguenze particolarmente sconvolgenti per la situazione strategico-tattica in Mediterraneo.

PARTE TERZA

LA SVOLTA FATALE

CAPITOLO VIII

OPERAZIONE «PAUKENSCHLAG»

La guerra era alla svolta. Fra le due sponde dell'Atlantico — quella americana e quella britannica — i battelli subacquei dell'Asse portavano morte e distruzione da ormai due anni contro le navi del Regno Unito, ricevendone morte e distruzione in colossali battaglie che duravano giorni e giorni. L'America tendeva la mano ai cugini inglesi con il motto «tutto fuorché la guerra», ma Churchill attendeva sicuro l'entrata degli Stati Uniti nel conflitto.

Lungo le rotte insidiate si tesseva il destino futuro del mondo, e mai come in quei mesi, i due veri protagonisti della battaglia, il taciturno Ammiraglio tedesco e il grande statista britannico, seppero che la sorte del conflitto si decideva nelle acque profonde fra l'Irlanda e il Canada, fra Freetown e Gibilterra, dove uomini coraggiosi andavano all'assalto coi loro piccoli battelli o percorrevano le strade marine sui convogli fra insidie mortali.

«Il giorno 11 marzo 1941 fu promulgata la legge Affitti e Prestiti — scrive Guido Gigli in «La seconda guerra mondiale» ed. Laterza, 1964 — ma dato il ritmo allarmante degli affondamenti, a causa della nuova tattica delle mute aereo-sottomarine, s'impose agli Stati Uniti non solo di fabbricare il materiale, ma di assicurarne il trasporto. Il 10 aprile 1941, Cordell Hull e il ministro di Danimarca a Washington sottoscrivevano un accordo per il quale gli Stati Uniti si arrogavano il diritto di assicurare la difesa della Groenlandia. Il 30

aprile Roosevelt autorizzava il capo di S. M. della marina, l'Ammiraglio Stark, di render noto che le navi americane avrebbero esercitato la loro sorveglianza fino a duemila miglia dalle coste americane (al fine di aiutare la flotta britannica). Dopo l'affondamento della «Bismarck» il presidente americano proclamò, il 27 maggio, lo «stato di illimitata emergenza nazionale» ammonendo che gli Stati Uniti non avrebbero esitato a impiegare la forza per respingere attacchi. Nello stesso discorso rendeva noto che, per la libertà dell'Atlantico, era necessario impedire che la Germania occupasse l'Islanda, le Azzorre e le Isole del Capo Verde «poiché quelle posizioni strategiche costituivano gli avamposti del continente americano». Il 6 luglio dichiarò la difesa dell'Islanda vitale per la sicurezza degli Stati Uniti e, il 7, truppe americane sbarcavano nell'isola a sostituirci quelle britanniche. L'11 settembre, dopo l'incidente del cacciatorpediniere «Greer» emanò l'ordine alle navi attaccate di «sparare a vista» (Shoot on Sight) sui sottomarini dell'Asse. Il 9 ottobre domandò al Congresso di modificare l'atto di neutralità del 1939, permettendo l'armamento difensivo delle navi mercantili e il loro invio nelle zone di combattimento.

Gli Stati Uniti con la loro interferenza nella battaglia dell'Atlantico, mettevano larghe zone dell'Oceano sotto la propria protezione facilitando con ciò il compito alla marina britannica».

Il piano di Churchill si andava realizzando. In «La seconda guerra mondiale», egli constata: «Due giorni dopo, il 18 aprile, il Governo degli Stati Uniti rese di pubblico dominio la linea di demarcazione fra gli emisferi orientale ed occidentale, alla quale il Presidente aveva fatto riferimento nel suo messaggio dell'11 aprile. Questa linea che correva lungo il 26° di longitudine ovest, divenne da allora in poi la frontiera marittima virtuale degli Stati Uniti».

Le cose precipitavano. Doenitz narra che il 20 giugno 1941 l'U-203 trovò sulla propria rotta una nave da battaglia americana, in zona di blocco. Il sommergibile attaccò ma l'azione fallì. Si trattava della nave da battaglia «Texas», della marina

statunitense. Hitler aveva dato tassative disposizioni di non attaccare nemmeno in zona di blocco (vale a dire nei pressi delle isole britanniche) navi americane. Inoltre si potevano attaccare incrociatori, navi da battaglia o portaerei solo quando si fosse stati sicuri che erano britannici. Gli U-boote, non avrebbero potuto attaccare i caccia, i loro peggiori nemici. Navi inglesi e americane erano difatti mescolate insieme: come distinguerle nelle buie notti di tempesta, a migliaia di metri di distanza?

L'incidente del «Greer» è così descritto nella relazione al Senato americano dall'Ammiraglio Stark: «Verso le ore 8,45 un aereo britannico avvertì il «Greer» che un sommergibile era stato localizzato a 10 miglia più ad ovest sulla rotta del cacciatorpediniere, in immersione. Il «Greer» accelerò la sua corsa e si avviò a zigzag verso il punto indicato. Non appena l'apparecchio di registrazione acustica ebbe captato il rumore dell'elica del sommergibile, (*si trattava dell'U-652; n.d.A.*) il cacciatorpediniere prese il sommergibile preso in caccia e segnalò la sua posizione a beneficio di qualsiasi aereo o cacciatorpediniere britannico che potesse trovarsi nei dintorni. Ciò fu fatto in concordanza con gli ordini impartiti di trasmettere informazioni ma senza attaccare. Alle ore 10,30 un aereo britannico lanciò quattro bombe di profondità che però non colpirono il bersaglio. Venti minuti dopo esso abbandonò la caccia. Il «Greer» rimase tuttavia sulle orme del sommergibile. Alle ore 12,40 il sommergibile tedesco mutò la sua rotta, si avvicinò al «Greer» e lanciò un siluro che passò accanto al cacciatorpediniere. Quest'ultimo eseguì un contrattacco, apparentemente senza successo».

La reazione di Roosevelt a tale episodio si sintetizzò in un violento e demagogico discorso nel quale spiccavano frasi come la seguente: «È ormai giunta l'ora in cui tutti dobbiamo riconoscere la fredda, inesorabile necessità di dire a questi inumani e sfrenati avventurieri che vogliono conquistare il mondo e stabilirvi con la spada la loro duratura egemonia: "Voi tentate di assoggettare i nostri figli e i figli dei nostri figli alla vostra forma di terrorismo e di schiavismo. Voi avete attaccato

ora la nostra propria sicurezza. Ma non andrete più oltre"».

Il disegno machiavellico del Presidente americano, inteso a persuadere la pubblica opinione del suo grande paese a smettere l'atteggiamento neutralista per imboccare la dura strada della guerra, non potrebbe essere più palese. Lo rivelano i commenti degli storici americani, due dei quali, Langer e Gleason affermano: « In considerazione del fatto che il « Greer » aveva rintracciato il sommergibile tedesco, lo aveva inseguito per ore ed aveva trasmesso informazioni ad aerei britannici per aiutarli ad attaccarlo, sarebbe stato sorprendente se la vittima designata non si fosse rivolta alla fine contro il suo persecutore ».

L'11 dicembre la Germania dichiarava guerra agli Stati Uniti che praticamente la combattevano oramai da parecchi mesi in Atlantico. Suonava, così, per i sommergibili dell'Asse, la diana della riscossa. Un durissimo inverno attendeva gli americani e le loro flotte mercantili alle porte di casa.

Il 9 dicembre Doenitz chiedeva almeno 12 sommergibili da inviare dinanzi alle coste degli Stati Uniti, ma gliene venivano concessi soltanto sei, dei quali cinque in grado di partire. Ma quei cinque sommergibili, giunti dinanzi alle coste americane, scatenavano il 13 gennaio, un attacco con risultati senza precedenti. Era l'operazione « Paukensschlag ».

...« Con la luna nuova l'U-123 raggiunge la sua posizione davanti a New York. Lontano brillano le luci della metropoli. Tutti i fari sono accesi e segnano, come in tempo di pace, il confine di un paese: lontano, dall'altra parte, splendono i sobborghi di Long Island. Qui sembra che nessuno pensi all'oscuramento. America felice che non conosce nessuna minaccia di bombe!

Il sommergibile — racconta Wolfgang Frank in « I lupi e l'ammiraglio » (ed. Baldini & Castoldi, 1959) — s'avvicina piano e silenziosamente. Di minuto in minuto la profondità dell'acqua diminuisce. Ora il fondale è solo di pochi metri. Non si può più pensare ad un'immersione, ma il comandante continua ad avanzare: si fida del fatto che nessuno può supporre la loro presenza in quella località e gode la sensazione

di stare lì al buio davanti alla linea nera della costa e alle file delle grandi passeggiate, fra cui spiccano macchie di luce luminose, forse alberghi; là dentro, in lontananza, il bagliore di una città di otto milioni di abitanti con la sua corona di fumo e il suo mare interminabile di case. Una sensazione di trionfo che non cedrebbe per un regno.

All'ora del « Paukensschlag » si trova sul posto:

« Ecco signori, la danza può cominciare ».

La notte è buia e limpida senza luna, ma in alto si stende il cielo stellato come un tappeto ricamato con un'infinita quantità di gioielli. Dalla terraferma spira un venticello freddo. Il sommergibile è fermo al passaggio obbligato che forma l'imboccatura del porto di New York: il comandante e l'ufficiale di guardia osservano un'ombra bassa e nera che dirige verso di loro, quadrata come un pezzo di legno.

Ora si sentono i motori: è una motonave, il rumore giunge distintamente portato dal vento.

Il sommergibile muta lentamente rotta, poi dirige a tutta forza verso una petroliera grande e moderna a pieno carico. L'U-123 accosta e si mette in posizione per il lancio.

Poi la notte viene squarciata da un'improvvisa fiammata. « Colpito il centro della nave » osserva l'ufficiale di guardia, soddisfatto.

Dall'altra parte la colonna di fuoco crolla, la nave avanza sotto un grosso fungo nero di fumo.

Osservano in silenzio con i binocoli: gli alberi sono piegati, le antenne strappate.

Nello stesso istante giunge una voce dalla camera di manovra: « Locale radio al comandante. Nave trasmette. Scarsa intensità. Petroliera « Norne », a sud di Long Island urtato mina ».

Mina, pensa il comandante sprezzantemente, sembra che nessuno creda ai sommergibili tedeschi.

Attende ancora un momento ma quando vede che la nave non affonda, lancia un altro siluro: la petroliera si appoppa con il locale macchine allagato. La prua si erge sull'acqua per una trentina di metri.

“Evidentemente la poppa è sul fondo — osserva il comandante — chissà se continuerà a scambiare i siluri per mine?”.

Il giorno dopo un comunicato della radio americana: “Rotame di petroliera sconosciuta al largo di Long Island”.

Il comandante ascolta con interesse. Petroliera sconosciuta? Allora i superstiti non sono ancora stati recuperati e gli americani non pensano che qui vi sia un sommergibile. Tanto meglio per noi...

“Da questo momento non si abbandoni un istante la radio — egli ordina — anche l'onda di seicento metri. Non potremmo essere meglio informati della situazione...”.

Nella notte successiva si trova sul bassofondo davanti al passaggio obbligato. La notte è più limpida della precedente. Tutt'intorno brillano numerosi fari, ma per quanto perlustrino la zona non avvistano le ombre piatte dei caccia o delle navi vedetta a loro ben note per i numerosi combattimenti contro i convogli.

E poi, come il giorno prima, altra petroliera, questa volta di 10 mila tonnellate.

La fiammata sale al cielo parecchie centinaia di metri, appena dopo il primo siluro. La notte viene letteralmente trasformata in giorno. La nave, fiaccola gigantesca, arde in tutta la sua lunghezza. Tutto avviene come per la precedente: avvicinamento, siluro che centra il bersaglio, le fiammate e poi il colpo definitivo nel locale macchine. Anche questa nave si posa con il fondo sulla poppa: dall'acqua emergono solo la prua e gli alberi.

“Se si continua così — dice l'equipaggio del 123 in tono soddisfatto — metteremo tutta una fila di “boe” all'imboccatura del porto di New York”.

Così comincia, dunque, in una notte di novilunio, la guerra all'America, favoloso paese piuttosto distratto, dove gli affondamenti non vengono rilevati, non s'usano cifrari, le passeggiate e le strade sono illuminate e — come poi dirà Doenitz — «i bagnanti e le città possono osservare il teatro di guerra il cui spettacolo più appariscente è costituito dalle aureole rosse delle petroliere in fiamme».

Nel gennaio 1942, i tedeschi, in Atlantico, affondarono — senza perdita alcuna — 62 navi per un totale di 327.357 tonn. e nell'aprile il consigliere personale di Roosvelt, Hopkins, telegrafò da Londra al Presidente che negli ultimi tre mesi gli alleati avevano perduto 198 navi per 1 milione 200 mila tonnellate! La difesa americana non esisteva per nulla, i successi si succedevano ai successi intorno a Capo Hatteras, davanti a New York, nel mar dei Caraibi.

«Solo sei sommergibili — scrive Churchill — del tipo più grosso da 740 tonn. furono in un primo momento distaccati e lasciarono i porti del golfo di Biscaglia fra il 18 e il 30 dicembre, con l'ordine di appostarsi nell'ultimo tratto della rotta costiera fra Terranova e New York in vicinanza dei porti in cui si formavano i convogli diretti in Inghilterra. Il loro successo fu immediato. Prima della fine di gennaio 31 navi da carico, per circa 200 mila tonnellate erano state già affondate al largo delle coste nord-americane e canadesi.

Nel mare dei Caraibi tra tanti diversi obiettivi, i sommergibili tedeschi preferivano generalmente le petroliere. Navi neutrali di ogni tipo furono attaccate al pari di quelle alleate. Di settimana in settimana la gravità della strage aumentava. In febbraio le perdite inflitte nell'Atlantico salirono a 71 navi, per 384 mila tonnellate, tutte — tranne due — affondate nella zona americana».

Mentre Doenitz preparava la «Paukenslag» e doveva battersi a fondo con l'Alto Comando della Kriegsmarine onde ottenere più sommergibili che dappprincipio non gli vennero concessi, nuovamente si progettava, da parte degli Alti Comandi Italo-Tedeschi il rimpatrio di tutti i sommergibili di Betasom. Pareva che si trattasse di un ordine definitivo, già si pensava alla smobilizzazione della base atlantica. In simili condizioni non era certo da pensare che i nostri battelli potessero partecipare alle primissime azioni contro l'America. Doenitz — che aveva a disposizione in quel momento soltanto 5 U-boote e che vedeva, di conseguenza, sfumare il clamoroso colpo progettato — sarebbe stato il primo ad avvalersi dei sommergibili italiani: le preoccupazioni strategiche e l'obiettivo di

affondare quante più navi nemiche gli fosse possibile, erano difatti in cima ai suoi pensieri. Qualche autore ha avanzato l'ipotesi che l'invio di quattro sommergibili (di cui tre della classe « Calvi ») nelle acque africane per partecipare all'operazione di salvataggio dei naufraghi dell'« Atlantis » e del « Python », sia stato un diversivo per evitare che i nostri battelli andassero a « cogliere allori » nella battaglia lungo le rive americane. Riteniamo che tale ipotesi sia assolutamente gratuita, dati gli scopi perseguiti dal B.d.U. e — soprattutto — data la serietà dell'Ammiraglio Doenitz, uomo quanto mai alieno da simili piccole e dannose speculazioni a basso livello. Oltretutto in quei giorni Doenitz non aveva « centinaia di U-boote a disposizione » come da qualcuno è stato scritto.

Solo il 17 dicembre (la « Paukenslag ») era in atto ormai da quattro giorni) venne comunicato a Betasom che l'ordine di rimpatrio era stato revocato. Fu così che — con ritardo di quasi un mese sui tedeschi — i sommergibili italiani iniziarono le loro traversate dell'Oceano per dirigersi verso il mar dei Caraibi e più a sud, verso le acque brasiliane.

Primi di Betasom all'attacco lungo le coste dell'America furono cinque sommergibili che da circa metà febbraio ai primi di aprile imperversarono nelle acque delle Bahamas e ad oriente delle isole Antille: il « Da Vinci » (com. C. C. Luigi Longanesi Cattani), il « Torelli » (com. C. C. Antonio De Giacomo), il « Finzi » (com. C. C. Ugo Giudice), il « Morosini » (com. C. C. Athos Fraternale) e il « Tazzoli » (com. C. C. Carlo Fecia di Cossato).

Il problema del combustibile assillò immediatamente i nostri comandi. Si trattava di valicare l'Atlantico rimanendo lungo le coste americane per il massimo tempo possibile e di riattraversare quindi l'Oceano: missioni lunghissime di due mesi e più.

La dotazione di nafta di tutti i sommergibili venne aumentata adattando — si legge nel volume che l'Ufficio Storico della Marina ha dedicato alla guerra subacquea nell'Oceano — « a casse di nafta il doppio fondo n. 4, le casse di emersione e una delle casse di compenso dai sommergibili « Marconi » e « Mar-



Il C.F. Primo Longobardo, al rientro da una missione, a colloquio con alcuni ufficiali della Marina Germanica. Longobardo inventò la « tattica dell'ardimento » e la sperimentò con il « Torelli » prima e con il « Calvi » poi. Cadde eroicamente in combattimento nel luglio 1942.



Il Capitano di Vascello Romolo Polacchini, poi Ammiraglio, secondo Comandante delle Forze Subacquee Italiane in Atlantico, lanciò i nostri battelli verso le acque americane e africane nella guerra di corsa, ottenendo ottimi risultati. Nella foto: il Comandante Polacchini parla agli uomini del « Marconi » rientrati da un'azione al comando del T.V. Mario Paolo Pollina (in primo piano).

cello». La navigabilità dei sommergibili per effetto della forte riduzione della riserva di spinta e della stabilità in superficie risultava alquanto diminuita soltanto durante la fase iniziale della crociera, mentre ritornava pressoché normale quando, con il graduale consumo della nafta, le condizioni critiche della partenza si andavano di volta in volta attenuando. Furono inoltre notevolmente aumentate le dotazioni di viveri, di munizionamento e di siluri di riserva».

Sotto le coste americane i cinque sommergibili colsero ottimi successi, con il complessivo affondamento di 14 navi per un totale di ben 88.218 tonn. Il solo « Tazzoli », al comando di « Carletto » (Fecia di Cossato) mandò a fondo ben sei bastimenti. Nella lotta con l'ultima unità, l'attacco in immersione fu portato a distanze così brevi che il battello urtò con violenza contro la carena della nave colpita: la prua del « Tazzoli », rimasta danneggiata, può ben considerarsi il simbolo dell'impegno e della decisione con la quale le operazioni dei nostri sommergibili venivano condotte.

Dal 18 settembre 1941 Betasom aveva un nuovo comandante, il Capitano di Vascello Romolo Polacchini, ufficiale di indubbie capacità e dalle idee molto precise in materia di guerra subacquea. In quel momento l'avvicendamento nel comando della base atlantica poteva apparire simbolico. Parona aveva brillantemente organizzato la base, aveva lanciato i nostri battelli in una campagna le cui caratteristiche — dal forzamento di Gibilterra alle dure imprese nell'Atlantico del Nord, agli attacchi ai convogli in Atlantico Centrale — s'erano palesate completamente nuove per i nostri mezzi subacquei e per i nostri equipaggi. Ne era venuta, per il nostro comando di Betasom e per i nostri comandanti a bordo, una somma di esperienze che avevano allenato i nostri equipaggi alle difficoltà d'un tipo di lotta navale che, per gli italiani, risultava di nuovo genere.

Polacchini aveva ora il compito, non certo facile, di guidare gli 11 sommergibili atlantici nella lotta contro l'America. Egli era persuaso — come aveva subito affermato al momento dell'assunzione del comando — che per i nostri battelli, ridottisi ad

una pattuglia, sarebbe stato assurdo continuare a battersi contro i convogli dinanzi a Gibilterra, dal momento che tale zona risultava oramai proibitiva per l'enorme apparato di forze nemiche aeree e navali concentratosi, al quale si sarebbe dovuto opporre una « massa » di sommergibili di cui non disponevamo. Era anche la tesi di Doenitz, più volte affermata dal capo del B.d.U. in numerosi documenti inviati all'Alto Comando della Marina germanica per quanto riguardava gli U-boote. Polacchini voleva lanciare — con esatto apprezzamento della situazione in atto — i sommergibili italiani nella guerra di corsa lungo le rotte lontane, scegliendo zone di mare ove la sorveglianza risultasse minore per poter agire con maggiore efficacia di sorpresa.

Esempio di questa concezione della lotta in Oceano nel quadro delle nuove situazioni verificatesi con l'entrata in guerra degli americani, fu la lunga e fruttuosa missione del sommergibile « Calvi » che, al comando del C. C. Emilio Olivieri, si portò lungo le coste del Brasile fra capo Orange e Capo S. Rocco in una zona mai battuta da sommergibili dell'Asse indicata come luogo di passaggio obbligato dei traffici nord-americani con il Sud-America.

Fu, quella del « Calvi », una missione fruttuosa durante la quale il Comandante Olivieri distrusse ben 3 piroscafi ed una petroliera per 24.440 tonn. nel corso di 53 giorni di navigazione. Fra le navi affondate dal « Calvi » fu anche la petroliera « Mc. Cobb » di 7.451 tonn., per la quale — fra il 31 marzo e il 1 aprile 1942 — il sommergibile dovette « spendere » ben sei siluri (uno dei quali non scoppiato) dato che, come risulta dal rapporto di missione, questo bastimento « resistette » a lungo ai colpi infertigli nonostante fosse stato abbandonato dall'equipaggio. Fu la prima nave americana affondata da nostri sommergibili.

Il comandante di Betasom così commentava questi risultati: « L'attacco al traffico isolato quando è intenso, è l'impiego dei sommergibili che dà maggiori risultati con rischi minori di quelli a cui si va incontro nella guerra al traffico convogliato

sotto scorta; è impiego sempre da preferirsi specialmente per i nostri sommergibili, date le loro caratteristiche costruttive e la preparazione e l'allenamento del personale.

I lusinghieri risultati conseguiti nella prima missione effettuata dalle nostre unità nelle zone delle Americhe, ne hanno dato piena conferma.

Occorreva quindi insistere su tale forma di impiego fino a che la situazione si presentasse favorevole portando l'offesa in zone nuove, di sicuro traffico, dove il nemico non avesse ancora organizzato il convogliamento, la sorveglianza e la ricerca dei sommergibili; con le poche unità a disposizione bisognava agire di sorpresa e nella forma più efficace e redittizia.

Si può aggiungere che l'esiguo numero di unità, mentre da un lato imponeva di sfruttarle al massimo al fine di raggiungere i maggiori risultati, dall'altro sconsigliava, fino a che possibile, la guerra al traffico convogliato sia perché in essa è elemento determinante di successo *la massa*, sia perché le inevitabili perdite conseguenti al maggior rischio avrebbero assottigliato rapidamente il numero delle nostre unità, fino ad annullare praticamente l'efficacia delle nostre armi in Oceano ».

La battaglia subacquea dei nostri undici sommergibili si spostò, quindi, lungo le coste americane meridionali. Un altro lontano teatro di guerra fu la zona di Oceano che bagna le coste occidentali del Continente Nero. In quelle sterminate distese i nostri battelli, al comando — quasi tutti — di ufficiali sperimentati da anni di Oceano e con splendidi equipaggi ormai avvezzi alle difficoltà e ai sacrifici durissimi che tale tipo di lotta comportava, colsero successi senza dubbio notevoli nella guerra che più si addiceva al loro temperamento ed alla loro inclinazione. L'esempio di Salvatore Todaro aveva fatto scuola.

Sono i mesi che vanno dalla primavera del 1942 al settembre del 1943. Mesi di battaglie e di vittorie ma anche di dolorose perdite per la nostra arma subacquea. Si pensi alla scomparsa del « Morosini » (com. C. C. Francesco D'Alessandro) che nel

luglio non dette più notizie di sé. L'intervento americano nella battaglia dell'Atlantico stava oramai determinando, in Oceano, il nuovo corso della guerra che si avviava alla sconfitta delle potenze dell'Asse.

CAPITOLO IX

IN UN ALONE DI FUOCO (LA FINE DI LONGOBARDO SUL « CALVI »)

Un pomeriggio di molti anni fa — la guerra era forse incominciata appena — camminavo sul vecchio ponte che unisce (ancora adesso, mi dicono) Scoglio Ulivi e la riva, a due passi dall'Ammiragliato di Pola.

Giornata di sole, ricordo. Aveva detto mio padre: « Vieni, andiamo dal Comandante »: io non sapevo di qual comandante si trattasse e forse non me ne importava molto, ma doveva trattarsi d'un personaggio d'eccezione, poiché il tono di mio padre (che della Marina conosceva tutto e tutti, ed aveva visto persino le ultime navi « miste » a motore e a vela, residui di Lissa o giù di lì) era un tono d'eccezione.

Camminavamo sul ponte verso la scuola sommergibili, passavano marinai e borghesi, una giornata qualunque. Sentivo nell'aria un rumore possente, pareva una specie di tuono, come d'un motore che ogni tanto mutasse velocità e forza. Eravamo oramai vicino alla scuola e capii finalmente che si trattava di una voce. Guardai mio padre interrogativamente.

Lui sorrise. Disse: « È il Comandante » e così io mi feci subito l'idea di un gigante con la voce di tuono. Non era un'idea sbagliata, dopo tutto.

Davvero un uomo grande il Comandante Longobardo. Anche adesso che tanto tempo è passato, rammento che mi sovrastava e sovrastava mio padre. Aveva indosso una di quelle giacche di pelle che s'usano in Marina, slacciata davanti. Sotto si vedeva un maglione nero, arrotolato al collo.

Mi squadrò e disse: « È questo il pulcino? Ne faremo un

marinaio» e giù una manata sulla mia spalla, che voleva essere una mezza carezza. Benché fossi un tantino impressionato, capii che il gigante era buono; nonostante la voce possente e le grandi mani, gli ridevano gli occhi, e si vedeva.

Disse a mio padre: «Non ne posso più, mi fanno far l'imboscato. In Atlantico c'è gloria per tutti, vogliono farmi passare per vecchio. Ti pare che sia vecchio, io?».

Mio padre disse di no e di no dissi anch'io, scuotendo la testa. Un uomo così non è mai vecchio, ha mille vite da dare, molto più d'un giovane qualunque, molto di più.

Lui continuò su questo tono, si lamentava di dover fare il comandante di una scuola, seppure di una scuola sommergibili. Disse ancora (e doveva essere una cosa che gli premeva assai): «In Atlantico, capisci?».

Ce ne tornammo, mio padre ed io, lungo il ponte che unisce l'isolotto alla grande riva costruita ai bei tempi dell'Austria da Francesco Giuseppe, e mio padre guardava dinanzi a sé come non vedesse nessuno.

Poi si fermò e, fissandomi, disse: «Sai? Credo che voglia morire». Non capivo quel che intendesse né lo capii quel giorno, benché ci pensassi. Poi non ci pensai più. Un uomo così grande, un Comandante dalle mille vite, una forza di natura, insomma, non può voler morire, anzi probabilmente non gli è possibile morire come accade a tutti gli altri.

Capii qualche anno dopo.

Longobardo era stato in Atlantico e, col «Torelli», aveva affondato quattro navi in una sola notte. Poi lo avevano mandato al Ministero e forse avevano pensato, così, di dargli un premio. Ma fra le scartoffie non ci si trovava. Voleva tornare sul suo sommergibile, non era tipo da accettare la bella poltrona che gli avevano preparato e che di diritto gli spettava; una poltrona comoda dietro ad una scrivania e, accanto, la finestra dalla quale si vedeva Roma disfarsi e ricomporsi giorno per giorno nel gioco delle stagioni.

Tutto questo non era per Primo Longobardo. Voleva tornare sull'Oceano: quelle infinite distese, quelle tempeste e — soprattutto — l'ansia del combattimento a viso aperto e il

rombo dei siluri deflagranti sul bersaglio, lo avevano affascinato. E c'era forse dell'altro, come in molti, allora, simili a lui, ma Longobardo non lo sapeva né poteva accorgersene.

Mio padre un giorno tornò a casa con il volto chiuso e sedette a tavola senza una parola, gli occhi sul piatto, come non aveva fatto mai. Rivedo il suo sguardo ad un tratto alzato verso di me.

Disse: «Il «Calvi» è stato affondato, Longobardo è caduto».

Capii allora, a distanza di anni, il significato delle parole che aveva detto in quel pomeriggio di sole, sul lungo ponte di Scoglio Ulivi: «Credo che voglia morire».

Ancora adesso, ripensando a Longobardo come a Todaro o a Fecia di Cossato, credo abbiano tutti disperatamente voluto morire. Ed era un mondo — il nostro d'allora — che moriva ad ogni loro morte, e noi non sapevamo.

Tragico luglio 1942. Un grande sommergibile italiano, guidato da uno dei comandanti più prestigiosi ed amati, scompare dopo una strenua e sanguinosa lotta a ponente delle Canarie. Il sommergibile è il «Calvi», il comandante è Primo Longobardo.

Nel quadro delle nostre operazioni presso le coste americane, il «Calvi» è salpato puntando verso una zona al largo delle piccole Antille dove farà la guerra di corsa. In plancia è l'alta persona di Longobardo, che reca sul berretto i gradi di Capitano di Fregata. Non c'è nessuno, fra i comandanti dei battelli italiani in mare, che gli sia pari in grado, egli rappresenta senza dubbio l'eccezione alla regola consigliata giustamente da Doenitz: comandanti giovani ottengono grandi successi.

Ma Longobardo è giovane, per lui gli anni non contano, ha battagliato fra Comandi ed uffici ministeriali per andare in Atlantico dove ancora si ricordano di lui e della notte del «Torelli», quando colò a picco quattro bastimenti in poche ore, andando all'attacco con il coraggio di un ventenne.

I marinai, a bordo, sanno queste cose, sanno che questo alto ufficiale ha abbandonato la comoda vita di un Ministero per venire con loro in Oceano a far la guerra. La gente di

mare ha un'acuta sensibilità per queste cose. E allora lo guardano e sono fieri di lui e del «Calvi». Con quest'uomo alla testa, il battello non può che andare incontro a luminose vittorie; questa, a bordo, è l'assoluta certezza.

Undici giorni di navigazione, undici giorni di mare vuoto. Il nemico è come sparito, la tensione e la delusione rodoni gli uomini. Anche la ricerca di una nave isolata segnalata da Betasom in quelle acque — l'«Andalucia Star» — non dà risultato.

Ma ecco, improvvisamente, l'allarme. Polacchini segnala un convoglio alle 19 del 14 luglio. Il Comandante dei sommergibili italiani precisa che la formazione è stata avvistata da due sommergibili tedeschi a ponente delle Canarie. Si tratta di parecchi piroscafi scortati da quattro navi da guerra. Vengono dalla Sierra Leone e son diretti in Inghilterra. Le quattro navi della scorta sono — si saprà dopo — il «Londonderry», il «Lulworth», il «Bideford» e l'«Hastings».

Senza esitare Longobardo mette la prua verso la direzione segnalata. Il messaggio di Polacchini dice: «Avvistando attaccate solo se situazione favorevole». Un invito a considerare la situazione con prudenza evitando di attaccare se non in condizione favorevole; a Betasom sanno che, oramai, attaccare un convoglio significa correre gravissimi rischi specie con un battello come il «Calvi»: gli specialisti in questo tipo d'attacchi, i «lupi grigi», subiscono perdite sempre più paurose per la rafforzata vigilanza delle scorte aeronavali organizzate dagli anglo-americani. E i tedeschi attaccano in massa, a branchi.

Il «Calvi» fila solitario verso il nemico, i motori sono al massimo, gli uomini in attesa del segnale delle vedette: «Fumo in vista».

Alle 20,30, un'ora dopo la segnalazione di Betasom, ecco l'avvistatore: è l'U-130, i tedeschi parteciperanno all'azione giungendo peraltro in ritardo. Forse un loro intervento più tempestivo nella lotta avrebbe potuto rovesciare le sorti della giornata.

Ma il «Calvi» procede velocemente senza perdere una sola battuta, ormai gli uomini sono al posto di combattimento

ansiosi d'avvistare il convoglio: nessuno di loro sa che sarà l'ultima battaglia.

Il convoglio è vicino, fra pochi minuti spunteranno le caratteristiche sagome delle navi e la lotta incomincerà.

Ed ecco la sorpresa repentina: dalle tenebre sbucca di colpo l'affilata prua del «Lulworth», nave-scorta di costruzione americana, disloca 1900 tonn. e batte bandiera inglese.

Il «Lulworth» si fa sotto, attacca, bisogna immergersi. La «gente» si cala rapidamente nel guscio d'acciaio mentre il comandante ordina la «rapida». Il battello s'immerge, molti di quegli uomini non vedranno più le stelle.

A ottanta metri. Gli idrofoni segnalano l'avvicinamento rapidissimo della nave britannica che sta forzando le macchine. Sullo specchio d'acqua sotto al quale è scomparso il «Calvi», il «Lulworth» lancia le sue bombe. La prima salva, abbastanza precisa, non danneggia il battello. Ma ne segue subito dopo un'altra: il sommergibile è inquadrato, gli scoppi han prodotti danni gravissimi. Le luci si sono spente, vengono accese quelle di emergenza.

Sul battello è un disastro, numerose vie d'acqua si sono aperte nello scafo, la stabilità del «Calvi» è compromessa. Bisogna decidere subito il da farsi.

Bisognerà emergere. Longobardo prende tutte le misure per preparare gli uomini e le armi. È calmo, la sua voce sovrasta il rumore degli scoppi, egli ha già valutato i pericoli incombenti sull'unità, la sola lontana possibilità di salvezza è nell'emersione. Tenterà un'azione di sorpresa, con la caratteristica audacia che gli è propria. Se il tentativo riuscirà, il «Calvi» potrà forse infiltrarsi nelle tenebre della notte, tenere a distanza i caccia navigando alla massima andatura, sfuggire al nemico. È una probabilità molto remota comunque, anche se Longobardo conosce benissimo le veloci navi britanniche, e non è la prima volta che si trova faccia a faccia con esse. Ordina l'emersione, mentre altre bombe deflagrano rovinosamente.

Ma la fortuna ha già tutto deciso. Oggi sappiamo perché il battello, una volta emerso, risultò scarsamente maneggevole

e perse immediatamente velocità. L'avaria in uno sfogo d'aria, fu forse il fatto decisivo di questo scontro mortale: il lato sinistro del doppiofondo tre rimase allagato con conseguente sbandamento del sommergibile: da quel lato, in emersione, il bordo della coperta toccava l'acqua. È la prima volta che, sul tragico episodio del «Calvi», viene alla luce questo particolare, banale solo in apparenza, ma determinante.

Il sommergibile emerge come un titanico mostro nero e luccicante dalle profondità dell'Oceano. Emerge praticamente accanto alla nave nemica. Per alcuni aspetti il caso è analogo a quello, accaduto nelle acque della Sicilia, ventiquattro anni prima, a un altro sommergibile, quello agli ordini del Comandante Doenitz.

Gli armamenti balzano ai pezzi, il comandante è in plancia, ma il fuoco nemico già si abbatte sul «Calvi», ed è un fuoco di cannoni e di mitragliere 13,3, un fuoco centratissimo, non per nulla gli inglesi son famosi per la precisione del loro tiro.

Le armi nemiche falciano spietatamente. È un cerchio di ferro e di fuoco che chiude il «Calvi» in una morsa mentre la coperta è rossa di sangue ed altri uomini escono di corsa dal ventre del battello per sostituire i caduti. Il ponte è pieno di cadaveri, d'uomini mutilati che urlano per le terribili ferite, una bolgia di detonazioni e di lampi. Le unità nemiche illuminano la scena con i loro riflettori, per esse è come sparare al bersaglio poiché il «Calvi» si muove lentamente, fatica a manovrare.

Longobardo vede il «Lulworth» di poppa e lancia due siluri. L'inglese scorge le scie ed abilmente li evita passando loro in mezzo. Intanto anche l'impianto Calzoni è in avaria, bisogna manovrare a mano il battello. La situazione precipita.

Al pezzo di prora sono tutti caduti, ma accorre il sottotenente di vascello Villa, con il solo aiuto del 2° capo cannoniere Marchion, e in due riariano il pezzo e riaprono il fuoco. Il «Calvi» resiste nella lotta impari, gli inglesi sparano ancora contro questo dannato italiano che non molla, ma sono comossi e ammirati.

Il «Lulworth» manovra per lo speronamento ma per ben

tre volte Longobardo riesce ad evitare in extremis l'affilata prora del nemico che passa a grande andatura sfiorando lo scafo e sparando con tutte le armi di bordo.

È finita, il «Calvi» è immobile sull'acqua nera dell'oceano, al comandante non resta che affondare il battello per evitare che gli inglesi lo catturino. Ordina allora a tutta la gente di salire in coperta. Gli inglesi sparano ancora.

Sul finire della battaglia Longobardo è colpito e cade per sempre al suo posto di comando e di combattimento. Anche l'ufficiale in seconda, tenente di vascello Gennaro Maffettone e l'ufficiale di rotta sottotenente Guido Bozzi, che si trovano in torretta vicino a lui, cadono colpiti a morte. Nel frattempo, in plancia si sviluppa un incendio: due bombole, una d'ossigeno e una d'acetilene vanno a fuoco. Il 2° capo silurista Rini accorso in torretta cerca di spegnere l'incendio ma inutilmente, le due bombole arderanno fino all'esaurimento, trasformando in una immane torcia la torretta d'acciaio dove giacciono i corpi del comandante del «Calvi» e dei suoi ufficiali.

Il battello ora è paurosamente inclinato, ma resta a galla. I superstiti, al comando del Capitano Genio Navale Aristide Russo, tentano allora di affondare il battello. Il caccia inglese ha messo in mare una lancia, un ufficiale britannico, il tenente di vascello North sale a bordo: coraggiosa e rischiosissima missione quella di catturare un battello che si è così coraggiosamente battuto. Nel frattempo dall'unità inglese si comunica con il megafono in italiano: «Nessuno si muova. Rimanete a galla se volete essere salvati».

È a questo punto che si fa vivo l'U-130. Attacca il «Lulworth» con un siluro che non colpisce. L'inglese abbandona momentaneamente il «Calvi» e l'imbarcazione del tenente di vascello North per procedere alla vana caccia dell'U-boot attaccante.

Il dramma, sul rottame glorioso, volge alla fine. Il secondo capo silurista Pietro Rini, uno dei superstiti, scende in camera di lancio ed apre un tubo lanciasiluri. L'acqua si precipita gorgogliando nelle viscere del «Calvi» che affonda.

Racconta Pietro Rini, oggi decorato con la medaglia d'ar-

gento: «L'ufficiale inglese rimase con me a bordo, lui abbracciato al cannone, ed io appoggiato alle draglie, sbocconcellando una brenosa di 15 giorni che per caso m'ero trovato in tasca». Rini fu l'ultimo a lasciare il «Calvi» che ormai sprofondava con il suo glorioso carico di morti e di feriti. Il tenente di vascello North pagò la propria temeraria azione scomparendo nel gorgo del battello: nessuno più lo rivide. Tre ufficiali e 32 marinai superstiti si raggrupparono nuotando presso l'imbarcazione inglese abbandonata, nella buia notte oceanica.

«Dopo quattro ore di nuoto — racconta ancora Pietro Rini — fummo raccolti dal «Lulworth» per ordine del Capitano di Fregata inglese imbarcato sul «Londonderry», capo-flotiglia.

A bordo fummo trattati molto bene, i feriti curati da un giovane sottotenente medico. La nostra fortunata salvezza fu dovuta al caso. Un nostro fuochista durante lo scontro era caduto in mare e raggiunte a nuoto la nave inglese, vi salì e circa un'ora dopo la fine del combattimento entrò nel locale radio fra la viva sorpresa degli operatori britannici. Il caso volle che in plancia vi fosse di guardia un marinaio, ex seminarista d'un collegio inglese di Gaeta; costui fece da interprete.

Il comandante del convoglio seppé così che il «Calvi» era in mare con il comandante Longobardo. Erano diventati amici molti anni prima, in Cina. Mandò subito a raccoglierci, nella speranza di ritrovarlo ancora vivo fra noi».

È noto l'episodio di cui fu testimone, sul «Londonderry», il guardiamarina Burgio, uno dei superstiti. Il comandante dell'unità britannica che guidava il convoglio gli offrì una sigaretta e gli fece notare una dedica incisa nell'astuccio. La dedica era firmata da Primo Longobardo.

Restano alcuni interrogativi sulla furibonda battaglia, interrogativi di carattere tecnico che nessuno potrà mai risolvere. Sostengono gli inglesi che al terzo tentativo di speronamento, il «Lulworth» spezzò l'elica di dritta del «Calvi», passandogli vicinissimo di poppa. Per questo, secondo i britannici, il nostro battello rimase immobilizzato. Un altro interrogativo riguarda il forte rumore di un'esplosione avvertita mentre il

«Calvi» era in procinto d'affondare. Tale esplosione si sarebbe — secondo taluni — verificata dentro allo scafo, secondo altri all'esterno.

Nulla muterebbe, però, anche se si conoscessero questi fatti nei loro particolari. Né può mutare il giudizio sull'eroica lotta che si protrasse per circa un'ora e mezzo, testimoni gli uomini della corvetta inglese che osservarono sbigottiti la disperata resistenza degli italiani del «Calvi», sprofondati con il loro comandante in un alone di scoppi e di fuoco.

La tragica fine del «Calvi» e del suo equipaggio, colpì dolorosamente i nostri uomini a Betasom. Le perdite risultavano — in equipaggi e battelli — oramai molto elevate e ciò rappresentava un grave ostacolo per il Comando della nostra Base atlantica, costretto a servirsi delle poche unità a sua disposizione su di uno scacchiere si può dire sconfinato.

I nomi di alcuni battelli che erano andati perduti rappresentavano oltretutto, per la nostra Marina, quasi delle bandiere. Tipico il caso del «Malaspina» che era stato il primo sommergibile giunto a Betasom al comando del C. C. Mario Leoni, poi sostituito dal comandante Prini. Prima di perdersi nelle buie profondità dell'abisso, Prini era riuscito ad affondare tre navi per circa 25 mila tonnellate.

Tale azione non venne mai confermata dal «Malaspina» che nel frattempo era affondato. Ma il Comando di Betasom la dedusse logicamente da alcuni fatti molto indicativi. In primo luogo nessun altro sommergibile italiano o tedesco aveva attaccato i tre piroscafi. In secondo luogo il «Malaspina» aveva il compito di attaccare quel convoglio. In terzo luogo, infine, le tre navi furono scorte da un aereo germanico che si abbassò per osservarle e poté constatare che stavano bruciando ed erano in procinto di affondare; l'equipaggio le aveva già abbandonate.

Su questo episodio si interessò, nel dopoguerra, una vivace polemica. Un autore italiano, il Trizzino, contestò tale azione del «Malaspina», scrivendo:

«Riccardi, dal canto suo, inventò l'affondamento di alcune navi mercantili nemiche in Atlantico, attribuendone il merito

ad un sommergibile che non avrebbe potuto smentirlo perché da tempo mancava all'appello».

A tale affermazione reagì l'Ammiraglio Romolo Polacchini che era stato, in quei giorni, il Comandante della base atlantica. Egli scrisse a Trizzino, dicendo, fra l'altro: «Fui io a comunicare al Ministero Marina l'affondamento dei tre piroscafi da parte del «Malaspina», e la comunicazione la feci in base ad elementi che si presentavano ineccepibili».

Nella sua lettera Polacchini descriveva gli elementi che gli avevano dato la certezza dell'azione del «Malaspina». Trizzino rispose polemicamente dicendo fra l'altro:

«Il criterio deduttivo secondo cui i tre piroscafi in fiamme avvistati in Atlantico da un aereo in un certo giorno del settembre '41, dovevano essere stati necessariamente colpiti dal «Malaspina» — dato che nessuno ne rivendicava il merito — può essere giusto o no. Mi esimo dal fare commenti. Tuttavia esso non fu condiviso dal Ministero Marina che non credette di pubblicare la notizia, priva di ogni elemento di prova e basata semplicemente su una congettura. Di sicuro, in quel momento, c'era solo la perdita del «Malaspina» che non dava segno di sé...

Il presunto successo attribuito al «Malaspina» — continuava Trizzino — fu riesumato per fini propagandistici e inserito nel bollettino 526 del 10 novembre 1941, in cui si dava notizia della distruzione del convoglio «Duisburg», per attenuare in certo modo la cattiva impressione del pubblico. La stazza lorda presunta dei tre piroscafi, anche nella vaga ipotesi del loro affondamento, non era di 25 mila tonn. — come Lei crede di ricordare — ma di 10.000. Essa fu elevata arbitrariamente a 25 mila dal Ministero Marina all'atto di passarla sul bollettino, per adeguare le perdite inflitte a quelle subite col «Duisburg». ...Lei può chiedere particolari, se lo crede, a qualche suo collega del Ministero che fu presente all'alterazione delle cifre e che ben sa la leggerezza con cui si agì in occasione di uno dei più gravi disastri della guerra».

Polacchini rispose, alla lettera dello scrittore, con le seguenti argomentazioni: «...L'affondamento dei tre piroscafi non fu

inventato né dall'ammiraglio Riccardi né da altri, essendo provato che esso venne a risultare da un criterio deduttivo che di per se stesso, ammettendolo anche discutibile, viene a togliere ogni facoltà di poter dare la qualifica di "inventato" all'affondamento contestato.

Vengo ora alle argomentazioni della sua lettera e comincio proprio dal criterio deduttivo da me adottato per dimostrareLe come esso debba essere ritenuto logico e giusto.

In un certo giorno del settembre 1941 (giorno, ripeto, che non posso oggi ricordare ma, aggiungo, ciò non ha, come si vedrà appresso, alcuna importanza) un aereo tedesco, inviato in esplorazione su un convoglio inseguito ed attaccato da sommergibili tedeschi e dal nostro «Malaspina» che operava e raggiungeva successive posizioni secondo miei tempestivi ordini, avvistava tre piroscafi prossimi tra loro, abbandonati in fiamme, in procinto di affondare. Alla segnalazione dell'aereo non ne corrispose alcuna da parte dei sommergibili tedeschi attaccanti il convoglio ed i comandanti degli stessi, al rientro alla base, non ebbero a riferire nulla in merito nei loro rapporti verbali e scritti. Specificamente interrogati, non solo esclusero, nel modo più formale, di aver affondato i tre piroscafi, ma addirittura di averli in qualsiasi modo attaccati. L'equipaggio dell'aereo, già interrogato a suo tempo, nuovamente interrogato, confermò la notizia fornita, e con particolari e dettagli tali da renderla più che convincente.

Tre piroscafi dunque, senza alcun dubbio, erano affondati; e qualcuno doveva pur averli affondati. Questo qualcuno, per esclusione e per logica deduzione, non poteva essere che il «Malaspina» che per ordini ricevuti doveva essersi trovato nella zona e sicuramente ci si era trovato avendo dato in essa segni della sua presenza poco prima dell'avvistamento fatto dall'aereo tedesco. Nei giorni successivi non ebbe poi a rispondere alle chiamate R.T. e, purtroppo, se ne attese invano il rientro alla base.

Quando, persa ogni speranza, ebbi a compilare e ad inviare al Ministero della Marina (Maricosom) il rapporto sulla perdita del «Malaspina» — eravamo, si noti, all'incirca ai primi

di novembre 1941 — venne logico che io, in base all'insieme dei fatti e delle circostanze e agli elementi raccolti e ben vagliati, segnalassi, attribuendolo al « Malaspina », l'affondamento dei tre piroscafi in questione e che prospettassi l'ipotesi che la perdita del « Malaspina » fosse avvenuta proprio in seguito all'azione svolta contro i tre piroscafi, forse prevalentemente col cannone, dato che i piroscafi stessi erano stati visti in fiamme.

Quanto ho esposto mi sembra, in tutto e per tutto, così logico e conseguente che proprio non comprendo come il mio criterio deduttivo non debba venire accettato.

Per non accettarlo bisognerebbe infirmarlo nelle sue origini, giungere cioè al punto da mettere in dubbio quanto ebbe a vedere e riferire l'aereo tedesco. Si dovrebbe così insinuare che l'aereo tedesco può anche aver riferito cosa non vista ed allora avremmo trovato, sull'aereo, chi ha inventato l'affondamento dei tre piroscafi, oppure che l'aereo può aver visto male.

... Lei afferma che il mio criterio deduttivo non fu condiviso dal Ministero della Marina tanto che esso non credette di pubblicare la notizia priva di ogni elemento di prova e basata semplicemente su una congettura.

Lei afferma che il successo del « Malaspina » — che chiama presunto — fu riesumato solo per fini propagandistici.

Lei afferma che la stazza lorda dei tre piroscafi non era di 25 mila tonnellate — come io credo di ricordare — ma di 10 mila tonnellate.

Io Le dirò, in tutta franchezza, prima di passare alle confutazioni, che considero arbitraria la prima affermazione e non so come Lei possa fare le altre due senza conoscere il mio rapporto sulla perdita del « Malaspina », unico documento che, nel caso, possa far testo.

E che Lei non lo conosca è certo, altrimenti non farebbe delle affermazioni che non corrispondono alla realtà. L'affondamento dei tre piroscafi avvenuto in un certo giorno di settembre che non posso precisare, (e che io non possa precisarlo, ripeto, non ha importanza alcuna) il Ministero della



Il C.C. Antonio De Giacomo, comandante del « Torelli » ed allievo di Primo Longobardo, al rientro da una dura missione durante la quale era stato ferito, accolto dal terzo comandante di Betasom, Capitano di Vascello Enzo Grossi.



Due eroi della nostra guerra sottomarina: il C.C. Principe Valerio Borghese (a sinistra) Comandante la X. Mas e protagonista delle azioni compiute con lo « Scirè » a Gibilterra ed Alessandria e (a destra) il C.C. Salvatore Todaro, una delle figure indimenticabili dell'epopea italiana in Atlantico.

Marina, come ho già specificato, lo apprese solo verso i primi di novembre del 1941, quando ebbe a ricevere il mio rapporto sulla perdita del « Malaspina ». E subito dopo, con il bollettino 526 del 10 novembre 1941, venne la comunicazione dell'affondamento dei tre piroscafi.

Non solo quindi non vi fu riesumazione, ma neanche dubbi vi furono, altrimenti il mio criterio deduttivo non sarebbe subito stato accettato.

Cadono con questo le sue due prime affermazioni e cade anche la terza, quando le specifico che la cifra di 25 mila tonnellate fu proprio quella che io ebbi a comunicare al Ministero della Marina in base ai dati fornitimi dall'aereo tedesco che, s'intende, possono essere stati errati, ma tanto in eccesso quanto in difetto. Questo io affermo e non mi spiego da dove sia venuta fuori quella cifra di 10 tonnellate che lei cita e che, comunque, è errata ».

A questa precisa ed esauriente lettera del Polacchini (scritta in data 11.4.1953) lo scrittore non rispose mai. Però in un suo successivo libro dedicato ai sommergibili in Atlantico, Trizzino ebbe a scrivere su quel medesimo episodio di guerra: « Per arrotondare la cifra (*quella degli affondamenti da parte dei nostri sommergibili in Oceano Atlantico*; n.d.A.) si sono dovute aggiungere (*nel bollettino 526 del 10 novembre 1941*; n.d.A.) venticinquemila tonnellate affondate in data imprecisata da un sommergibile che manca da due mesi, non avendo più dato sue notizie dopo la sua partenza: il « Malaspina » ». La polemica epistolare con l'alto ufficiale della Marina, aveva avuto, ovviamente, il risultato di chiarire in parte le idee anche allo scrittore di « Navi e Poltrone », relativamente a questo episodio della guerra in Atlantico.

Il documento contenente il rapporto del pilota dell'aereo che avvistò il convoglio e le tre navi in fiamme, è stato da noi recuperato. Esso contribuisce a chiarire definitivamente il dibattuto caso:

« Rapporto del pilota S. Tenente Joos sulla esplorazione effettuata il giorno 24/9.

- Partito dall'aeroporto alle ore 06,26 del 24 sett.
- Atterrato all'aeroporto alle 21,42 del 24 sett.
- Avvistato il convoglio alle 19,45 in lat. 44°10' N, long. 22°45' W
- Composizione del convoglio: 27 piroscafi da 3 a 8 mila BRT.
- Scorta: 4 corvette, 2 CCTT, 1 incrociatore antiaereo.
- Rotta: 360°, visibilità 30 km, vento 70 km.

Avvistato:

- alle ore 14,10 al centro del convoglio un piroscafo che sta per affondare;
- alle 14,25 sulla sinistra del convoglio un piroscafo in fiamme;
- alle 14,25 sulla sinistra del convoglio un piroscafo che affonda e scompare.

Dalle 13,45 alle 15,15 emetto segnali RG ».

Altri sommergibili italiani intanto operavano con successo notevole ma con rischi sempre maggiori, nelle acque oceaniche. Fra questi il « Giuliani » che, al comando del Capitano di Corvetta Giovanni Bruno stazionò per qualche tempo nelle zone delle Bahamas e ad oriente dell'isola di Guadalupa. Non avendo trovato prede in questa zona, dopo essere stato rifornito di nafta dal « Finzi » si spostò, su ordine di Betasom, verso le isole del Capo Verde. Prima di raggiungerle incontrò tre piroscafi ciascuno di circa 5 mila tonn. e li affondò rispettivamente il 10, il 13 ed il 14 agosto a colpi di siluro.

Mentre rientrava fu ripetutamente assalito da aerei nemici che danneggiarono gravemente lo scafo, ferirono seriamente il comandante, uccisero alcuni uomini. Rifugiatosi a Santander in Spagna, ne ripartì dopo 5 giorni e riuscì a raggiungere Bordeaux sotto la scorta di un gruppo di aerei tedeschi.

Gli attacchi ai quali il « Giuliani » ed altri nostri battelli erano stati sottoposti in quel periodo dall'aria, rivelavano apieno la sempre più massiccia organizzazione nemica. Gli aerei rendevano adesso difficilissima la navigazione di partenza e quella di rientro. Muniti di speciali apparecchiature, gli aerei inglesi ed americani di stanza in Inghilterra, sorvolavano continuamente il golfo di Guascogna attaccando i sommergibili

italiani e tedeschi nottetempo, individuandoli nel buio con facilità.

« Ai primi del 1943 l'apparecchio fu pronto per l'impiego — racconta Churchill nel suo libro citato — esso venne distribuito al gruppo di esploratori che, sull'esempio tedesco del "Kampf-Gruppe 100" avevamo costituito alcuni mesi prima. Il successo fu immediato, né la sua utilità si limitò ai bombardamenti terrestri. I nostri aerei erano stati muniti per qualche tempo di radar per localizzare in mare le unità in superficie. Tale apparecchio fu chiamato "A.S.V."; nell'autunno 1942, i tedeschi avevano però cominciato a dotare i loro sommergibili di speciali ricevitori per captare i segnali che esso trasmetteva ».

In questa guerra snervante e durissima contro l'arma aerea munita di localizzatori di nuovo tipo, i nostri battelli subirono attacchi molto pesanti e non è da escludersi che taluni di essi, mancanti all'appello, siano stati colpiti e distrutti sulle rotte del golfo di Guascogna divenuto un inferno, proprio durante la navigazione di rientro, a poche miglia dell'estuario della Gironda.

Gli attacchi dall'aria non si contavano oramai più ed erano quelli maggiormente temibili; basta pensare al caso del « Torrelli » che il 4 giugno, mentre navigava in partenza dalla base nel Golfo di Guascogna, venne assalito improvvisamente di notte da un aereo che, piombatogli addosso a volo radente e acceso un proiettore che lo illuminò perfettamente, lo costringeva — dopo averlo gravemente danneggiato — a rifugiarsi nel porto spagnolo di Aviles da dove, una volta riparati i danni, ripartì in modo molto romanzesco, sfuggendo d'improvviso alle autorità franchiste locali che pretendevano di internarlo.

Venne adottata, quindi, per maggior sicurezza dei nostri sommergibili, la navigazione in immersione sulle rotte del Golfo di Guascogna. Cosa che, aumentando il tempo del viaggio, data la maggiore lentezza dei battelli immersi, riduceva abbondantemente il periodo da passare nella zona di agguato.

CAPITOLO X

UN'OMBRA DAGLI ABISSI: IL « BARBARIGO »

Questa è la storia di un sommergibile, una storia che — come tutte quelle riguardanti navi non rientrate alla base — manca dell'ultima parte, la più tragica e conclusiva. Ma la storia di questo sommergibile — almeno come è possibile ricostruirla dalle carte e dai documenti ancora esistenti, dalle dichiarazioni di pochi superstiti e di coloro che vissero, in quegli anni di speranze e di tragedie, la grande epopea dell'Atlantico — è ancora più triste e disperata delle altre.

Questo sommergibile si chiamò « Barbarigo » e fu il battello sul quale — durante la guerra e dopo — si incrociarono e scontrarono pareri ed opinioni discordi, accuse contrastanti, polemiche spesso a basso livello, diatribe di tutti i generi.

Gli uomini del « Barbarigo » erano morti, schiacciati dalla mano di ferro del mare nel gelido abisso del Golfo di Biscaglia, il loro comandante in terra straniera doveva morire oscuramente poco dopo. Ma, ancora, sul « Barbarigo » e su Enzo Grossi, infuriava la più dura delle battaglie, fatta di dubbi e di odio, di interventi spesso inadeguati alla grande tragedia di quel pugno d'uomini che non poteva più rispondere ai vivi.

Una triste storia — diciamo noi — verificatasi al di fuori e al di là della volontà autentica della Marina Italiana. In questa storia che avrebbe dovuto rimanere una storia di marinai e di mare — con tutti i suoi misteri e tutte le sue contraddizioni, così com'è misterioso il mare, così com'è contraddittoria e spesso fantasticamente assurda la vita di mare — la statistica e la cronaca, il

giornalismo meno qualificato, cioè quello politico, e la più irresponsabile delle faziosità fecero a gara per spargere fango a piene mani.

La leggenda venne così degradata al rango di cronaca nera, mentre i gruppi politici intervenivano con cieca stupidità, passando pesantemente su ogni cosa nobile ed alta, livellando e schiacciando ogni competenza, in nome della fazione. Così il «Barbarigo» — bara di eroi — quell'equipaggio ed il suo comandante, furono per anni additati al disprezzo e all'esecrazione, quasi si trattasse d'un pugno di criminali.

La Marina ha avvertito tutto questo. Lo ha avvertito ai tempi della prima inchiesta sul «Barbarigo», nell'anno di grazia 1949 quando si cercò di far luce sulle azioni del sommergibile e, in sostanza, non vi si riuscì o vi si riuscì solo in parte. Lo ha avvertito la seconda volta, nel 1962, quando un'altra inchiesta — voluta dalla Marina medesima — portò nuove e decisive rivelazioni sul «Barbarigo» e sui suoi uomini, sulle azioni svolte in mare da questo battello e dal Comandante Grossi. Grazie a questa seconda inchiesta — voluta, ripetiamo, dalla Marina, a «caso chiuso» — molte menzogne sono rientrate, molto livore ha dovuto acquietarsi: i tempi, insomma, erano maturi perché si sapesse, finalmente, che Grossi non aveva mentito, e che, con lui, non avevano mentito gli onorati marinai del suo sommergibile, gli altri ufficiali, le vedette, tutto l'equipaggio.

Oggi dunque, per merito della Marina Italiana, si può raccontare la storia del sommergibile «Barbarigo» così come essa veramente si svolse. Finalmente placata, l'ombra del glorioso battello non riaffiorerà ancora, nelle notti di tempesta sull'Atlantico, per chiedere giustizia, vascello fantasma che pesava sul cuore di ciascuno di noi, di ogni uomo di mare a qualunque nazione appartenesse.

Tutto incominciò, in quel maggio 1942, con l'incontro fra il «Barbarigo» (com. C. C. Enzo Grossi) e un piroscafo brasiliano da carico, una nave di 5052 tonnellate, nella zona di mare ad est della costa fra Capo S. Rocco e il porto di Recife.

La nave era il «Comandante Lyra», e venne avvistata nel pomeriggio del 18 maggio dalle vedette del «Barbarigo». Grossi attese la notte e, portatosi a distanza di lancio, colpì col siluro la nave. Subito dopo iniziò il fuoco con i cannoni mentre l'equipaggio brasiliano — che aveva lanciato l'SOS — si salvava nelle scialuppe. Ritenendo che la nave sarebbe presto colata a picco, Grossi l'abbandonò in fiamme, dirigendo per Capo S. Rocco.

Nel frattempo una forza navale americana, la «Task Force 23», che si trovava nella zona, dirigeva verso il luogo dell'attacco avendo captato il segnale d'aiuto del piroscafo silurato da Grossi; si trattava degli incrociatori «Omaha» e «Milwaukee» e dei cacciatorpediniere «Moffet» e «McDougal». La nave appoggio aerei «Thrush» era rimasta in porto, a Natal.

(Gli americani avevano dislocato nel porto di Recife, a protezione dell'importante tratto di mare attorno a S. Rocco, ben quattro incrociatori e cinque caccia. Anche se gli incrociatori erano di vecchio tipo, si trattava senza dubbio di una forza imponente che doveva proteggere il traffico fra le due Americhe in una zona nevralgica. Di fondamentale importanza, inoltre, la presenza di un nucleo aereo di apparecchi «Catilina» che assicuravano un raggio di avvistamento piuttosto ampio alle forze americane. Queste si servivano dei porti e degli aeroporti del Brasile che era ancora neutrale, ma che in effetti aveva gettato oramai la propria neutralità alle ortiche con tale atteggiamento contrario alle regole del diritto internazionale.

Fu così che i nostri sommergibili, dopo la brillante missione del «Calvi» che, nella zona, non aveva incontrato — si può dire — forze navali, si trovarono di fronte, nella primavera e nell'estate del 1942, a un dispositivo aereo-navale di notevole imponenza, tale da consigliare, più tardi, il nostro comando di Betasom, di dirigere gli attacchi dei nostri battelli soprattutto verso le zone ad ovest del continente africano).

Mentre una parte del gruppo navale procedeva al salva-

taggio dei superstiti che si trovavano nelle lance, un rimorchiatore prendeva il piroscalo a rimorchio dirigendosi verso la costa, sotto la protezione di aerei e di forze navali. Una parte di queste però — esattamente il « Milwaukee » e il « Mofet » — mise la prua su Recife per andarci a rifornirsi.

Il « Barbarigo », intanto, navigava nella notte. Erano le 02,45 del 20 maggio (ora di Roma) quando le vedette e l'ufficiale in seconda avvistavano una formazione navale. Grossi accorrevano in plancia. Ecco l'asciutto rapporto di navigazione:

« Giorno 20 maggio 1942.

“ Ore 02,45 in lat. 04°19' S, long. 34°32' W, rotta 20°; vengo chiamato in plancia dall'ufficiale in 2° che contemporaneamente mette barra a dritta; in moto il motore termico di dritta e apronto al lancio due tubi di prora e due di poppa. Trovandomi in camera di manovra, vado in plancia ed avvisto un grosso cacciatorpediniere che defila di prora a 600 metri di distanza; mentre accosto per lanciare di prora, la vedetta sinistra (sergente furiere Cammarata) mi avverte che una grossa sagoma si profila alla mia sinistra. Una rapida occhiata mi rende edotto della situazione: sono di fronte ad una nave da battaglia nord-americana (facilmente riconoscibile per gli alberi a castello) scortata da cacciatorpediniere.

Decido di attaccare di poppa poiché, oltre al cacciatorpediniere già citato, un altro cacciatorpediniere mi si avvicina a pravia della corazzata. Do l'incarico ai guardiamarina Tendi e Del Santo di tener d'occhio il primo cacciatorpediniere mentre l'ufficiale in seconda sorveglia l'altro: le vedette mi assicurano la sorveglianza in tutti gli altri settori. Ad una accostata a sinistra del secondo cacciatorpediniere, mi vengo a trovare dentro alla scorta. Fermo il motore termico di dritta e con quello di sinistra adagio continuo l'accostata a dritta. L'ufficiale in seconda mi sollecita il lancio perché il cacciatorpediniere riacosta a dritta ed a 1000 metri ha beta O. Non ci ha ancora visti grazie al mare forza tre ed alla bassa andatura del sommergibile. Prossimo al lancio che non può fallire data la distanza (circa 650 m) dal bersaglio, decido di portare a termine

l'attacco anche col rischio di speronamento. Il bersaglio impone che si debba arrischiare tutto.

02,50. Ordino “fuori” ai siluri 5 e 6; il numero 5 regolato a 4 metri di profondità e metri 8 mila di corsa è munito di cappuccio, il 6 a 2 metri, corsa 2 mila metri, è un A-115. Appena lanciato motore termico avanti adagio, continuo ad accostare sulla dritta fino al rombo 10°, corrispondente all'unico settore in cui ho qualche probabilità di disimpegno in superficie. Scarto il disimpegno in immersione poiché la sottobatteria di prora è del tutto inefficiente e quella di poppa può darmi solo 4000 ampères. Tutte le armi da fuoco sono pronte all'uso per un'estrema resistenza. Dopo 35 secondi due contemporanee esplosioni mi confermano di aver colpito il bersaglio con entrambi i siluri lanciati. Mentre del siluro 5 si sente soltanto lo scoppio, del 6 l'ufficiale in seconda, passato alla sorveglianza di poppa, vede la fiammata sott'acqua. Vengo avvertito dal guardiamarina Tendi che ha nel campo del binocolo la corazzata, che questa affonda: io pure avevo avuto la netta sensazione dell'affondamento. Vedo i cacciatorpediniere accorrere veloci verso la nave colpita. Da circa 800 metri di distanza vedo il colosso con la prora completamente immersa fino alla plancia, fortemente appruato e sbandato a dritta.

Ore 02,57. Apronto tubi 7 e 8 da lanciare contro eventuale cacciatorpediniere inseguitore; la scorta, con mia somma meraviglia, non reagisce. Gradatamente aumento l'andatura fino a giri 380. La corazzata che ho potuto facilmente riconoscere del tipo « Maryland-California », navigava con rotta 200°, velocità nodi 15 ” ».

Chi legga questo rapporto non può che constatare — a prescindere dal tipo di nave attaccata e dal risultato dell'azione — che si trattò di un attacco senza dubbio brillantissimo, eseguito con audacia e perizia tecnica eccezionali.

Intanto balza, da queste righe, la fulmineità della decisione e la rapidità della manovra eseguita da Enzo Grossi. Fra l'avvistamento ed il lancio passano cinque minuti, forse qualcosa di meno. Spicca nel testo la frase: « Decido di portare a ter-

mine l'attacco anche con rischio di speronamento: il bersaglio impone che si debba arrischiare tutto».

E si arrischia veramente tutto. Ogni comandante di sommergibile, anzi ogni sommergibilista sa che attaccare un convoglio è pericoloso, dal momento che gli anglo-americani hanno da qualche tempo organizzato un formidabile sistema di protezione aereo-navale: la potenza statunitense incomincia a far sentire il suo peso. Ma ogni sommergibilista, in Oceano o in Mediterraneo, sa che attaccare una formazione navale composta da navi da guerra, soprattutto se si tratta di una grande unità scortata da cacciatorpediniere, è un rischio ancora maggiore. Le difficoltà sono molte e, per cogliere il successo, bisogna che la situazione cinematica sia particolarmente favorevole data la velocità delle navi da guerra. Attaccato e colpito l'avversario, si è generalmente sottoposti ad una caccia che, nella maggior parte dei casi, può finire con la distruzione del battello. Ne sa qualche cosa il comandante Prien che, attaccata la « Warspite » presso le coste della Norvegia, ed avendola mancata a causa dell'inefficienza dei siluri, s'è visto perseguitato per ore ed ore dalla caccia avversaria e l'ha scampata con l'aiuto della fortuna.

In plancia, all'atto dell'avvistamento, Grossi non c'è, si trova in camera di manovra. È il secondo ufficiale che avvista la formazione, anzi solo un cacciatorpediniere. Grossi accorre in plancia e vede anche lui: il caccia sta defilando a 600 metri di distanza.

Non siamo nel campo delle distanze in miglia, dunque, ma addirittura a meno di 1000 metri. Nonostante il buio della notte (sono le 2 circa) e nonostante il mare forza 3, è in pratica impossibile che l'avvistamento sia frutto di un'illusione ottica. Oltre agli ufficiali (Grossi, il secondo e i due guardiamarina) vi sono in plancia in quel momeinto anche i marinai di vedetta, due o tre come minimo.

Si tratta, dunque, di almeno sei-sette persone intente in quel momento ad osservare le navi.

Questi, secondo logica, gli elementi sui quali si deve soprattutto fermare l'attenzione. Un attacco c'è stato, non vi può esser dubbio. Così come non vi può esser dubbio che siano

stati avvistati dei caccia ed una nave da guerra di proporzioni maggiori: che si tratti di una corazzata o di un incrociatore è un altro discorso.

Indubbiamente, ripetiamo, un attacco c'è stato, i particolari sono descritti con estrema chiarezza: il particolare dell'ufficiale in seconda che sollecita Grossi a lanciare è, anche questo, molto indicativo. Il secondo sollecita il comandante perché il caccia che stava tenendo d'occhio e che aveva accostato una prima volta, permettendo al « Barbarigo » di superare la linea di difesa e di filare sul bersaglio, ha riaccostato nuovamente ed è a 1000 metri, « con beta zero », vale a dire punta sul sommergibile.

E siamo al particolare delle esplosioni. Sono realmente scoppiati i siluri? Vedremo che la seconda commissione di inchiesta attribuirà la certezza di Grossi e dei suoi uomini alla situazione particolare del momento, situazione di tensione eccezionale. Ma vi sono dei precedenti nella storia di tutte le flotte subacquee che autorizzano a pensare che i siluri possano essere realmente deflagrati.

Basta ricordare che l'asso germanico Prien — uno degli uomini migliori, se non il migliore in senso assoluto, fra i « lupi » di Doenitz — ebbe ad attaccare, in Atlantico, un incrociatore britannico, « vide » scoppiare i siluri, e ritenne di aver colpito la nave inglese e d'averla, dunque, seriamente danneggiata. I siluri erano realmente scoppiati ma non a contatto con l'incrociatore, bensì nella scia della nave.

È Churchill che racconta questo particolare. In base a constatazioni fatte dai responsabili dell'Ammiragliato britannico, l'attacco del 23 novembre 1939 da parte dell'U-47 di Prien contro un incrociatore britannico, non solo non portò all'affondamento di tale nave, come asserì la propaganda tedesca, ma nemmeno riuscì a colpirla come in buona fede aveva comunicato a Doenitz il « Toro di Scapa Flow ».

Ecco l'estratto che l'uomo politico inglese stralcia, citandolo, dal giornale di guerra dell'U-47:

« 28.11.39 (ora tedesca) ».

- 12,45 Pos. 60°25' N, 01° E. Alberi in vista. Rilevamento 120° (esatto).
- 12,49 Vento NNW 10-9. Riconosco un incrociatore della classe «London». Mare 8. Distanza 8 mila. Nuvoloso. Velocità dell'incrociatore: 8 nodi.
- 13,34 60°24' N, 01°17' E. Lanciato siluro dal tubo n. 3. Dopo un minuto e 26 secondi si ode un'esplosione. È visibile il danno causato dal colpo dietro il fumaio. Il ponte superiore è contorto. L'installazione lanciasiluri a dritta è contorta verso poppa sul fianco della nave. L'aereo-piano è posato sull'estremità superiore. L'incrociatore sembra avere un'inclinazione di 5° a dritta, mentre scomparire in un piovasco.
- 14,03 Emersione. Procediamo all'inseguimento.
- 14,20 Incrociatore nuovamente in vista. Rilevamento 90°. Mi immergo per avvicinarlo, ma scompare in un altro piovasco.
- 14,51 Emergo e perlustro la zona senza risultato».

Churchill aggiunge: «Il giorno seguente, 29 novembre 1939, l'Ammiraglio Doenitz annotava nel suo diario di guerra: "In seguito al rapporto dell'U-47 che aveva silurato un incrociatore, la propaganda ha diffuso la notizia di un affondamento. Secondo il punto di vista militare, queste imprecisioni ed esagerazioni sono assolutamente indesiderabili».

Come abbiamo detto l'incrociatore non era stato nemmeno colpito. Ma Prien indugiò nelle descrizioni degli effetti del siluramento con una serie di dettagli precisi. Tutto ciò dimostra, se ve ne fosse bisogno, che anche gli occhi più allenati possono, in oceano, prendere gravi abbagli.

Non fu la sola volta che ciò accadde. Capì anche a sommergibili italiani d'aver lanciato siluri che scoppiarono «per conto loro», non appena o poco dopo l'uscita dal tubo di lancio. Tutti i sommergibilisti, del resto, non ignorano che, in condizioni di mare cattivo, i siluri spesso si comportano nel più bizzarro dei modi. Quella notte del 20 maggio, il mare era «forza 3».

Fatalità della sorte. Dopo questa azione i cui risultati verranno attentamente studiati per anni, il «Barbarigo» attacca al largo di Freetown, una corazzata il 6 ottobre dello stesso 1942.

Ecco il rapporto di navigazione:

«02,20 - L'ufficiale di guardia, sottotenente al vascello Sergio Bresina, mette subito le macchine avanti adagio e nello stesso tempo mi chiama in plancia. Giunto in plancia riconosco la sagoma di una grossa unità da guerra. Metto, girandomi su me stesso con la sola macchina esterna in moto, avanti adagio, la poppa addosso perché il suo beta molto stretto (5° a dritta) non mi dà la possibilità per un attacco di prua. Appronto i quattro tubi di poppa e cerco di studiare nel frattempo le caratteristiche e gli elementi cinematici necessari al lancio.

02,25 - L'unità ha accostato, mostrandomi un beta di 70° sulla dritta. Adesso che si profila di traverso vedo il gran complesso centrale della plancia con un solo fumaio a poppavia di quella, la prua da veliero e tutte le caratteristiche corrispondenti alle navi da battaglia tipo «Mississippi».

02,28 - Senza porre tempo in mezzo e per non allontanarmi di più, riaccosto subito per lanciare di prora senza preoccuparmi di eventuale scorta. Ho già fatto approntare i tubi di prora a 6 metri. Valuto la velocità del nemico a 13 nodi con un beta circa 70° a dritta.

02,32 - Ormai giunto a distanza di circa 2000 metri, per non essere scoperto data la eccezionale fosforescenza, metto pari avanti minimo e lancio i quattro siluri a una distanza di due secondi uno dall'altro.

02,33 - Dopo un minuto e mezzo circa, vengono da tutti udite quattro grandi esplosioni intervallate dallo stesso lasso di tempo del lancio.

02,35 - A una distanza di circa 2000 metri avvisto a poppavia della nave da battaglia una sagoma sottile che riconosco per un Ct con un beta molto stretto sulla dritta.

Scarto senz'altro la possibilità di un disimpegno in immersione, sia per le perdite interne causate dalle forti esplosioni delle bombe lanciatemi durante i due attacchi aerei del 1°

ottobre, sia per allontanarmi il più possibile da una zona vicina alle coste, dove sicuramente si riverserà una intensa caccia. Continuo perciò l'accostata per mettermi di poppa al Ct e mantengo sempre al minimo l'andatura delle macchine per non farmi tradire dalla grande fosforescenza della mia scia.

02,38 - La Nb è scomparsa del tutto sott'acqua.

Il Ct, forse credendomi in immersione, lancia bombe di profondità e nel frattempo accosta sul luogo dell'avvenuto affondamento. Riaccosto per 90°.

02,43 - Avvisto un altro Ct con un beta di circa 10° sulla sinistra. Per non essere scoperto, riaccosto e, con prora 250°, mi allontano.

06,00 - Comunico subito a codesto Comando Superiore il risultato ottenuto, più che altro per prevenire la caccia che sicuramente si riverserà in quella zona e nelle sue adiacenze. Decido di allontanarmi sempre per ponente in attesa di ordini».

Dopo la guerra, mai avendo gli anglo-americani riconosciuto di aver perso due corazzate nelle azioni del maggio e dell'ottobre, ad est del Brasile e ad ovest di Freetown, venne aperta un'inchiesta per chiarire come si fossero svolte realmente le cose.

C'è da ricordare che, mentre l'inchiesta seguiva silenziosamente il suo corso e mentre venivano mobilitati tutti i mezzi atti a far luce sulla vicenda, si scatenava, sulla stampa italiana, la canea delle accuse e delle polemiche.

Non solo: ma quando il risultato al quale era giunta la commissione fu reso noto, tale azione di stampa — specie in determinati settori politici — divenne addirittura frenetica. I risultati dell'inchiesta soddisfacevano in pieno, evidentemente, tutti coloro che, in Grossi e nel «Barbarigo», volevano colpire la Marina Italiana e in genere le Forze Armate.

Dalla parte opposta si accusò, invece, con violenza estrema, la prima Commissione d'Inchiesta Speciale, d'aver svolto molto superficialmente le proprie ricerche, quasi allo scopo di pervenire alla conclusione che il «Barbarigo» non aveva avvistato, attaccato ed affondato.

Ma da quanto si conosce dei fatti e da quanto esiste negli

archivi della Marina circa l'opera della CIS (Commissione di Inchiesta Speciale) può dedursi che anche questo punto di vista appare viziato da parzialità. Secondo un'equilibrata e serena prospettiva, pare abbastanza logico sostenere, invece, che la C.I.S. fece quanto poté con i dati che riuscì a ricavare dalle informazioni fornite dalle Marine Militari britannica ed americana, dati sui quali basò le proprie conclusioni.

La Commissione s'era posta le seguenti ipotesi:

a) Affondamento di corazzata (o altra nave da guerra) statunitense o britannica nella prima o nella seconda azione o in ambedue.

b) Siluramento di corazzata (o altra nave da guerra) statunitense o britannica nella prima o nella seconda azione o in ambedue.

c) Affondamento di un piroscafo nel corso della prima o della seconda azione.

d) Siluramento di un piroscafo nel corso della prima o seconda azione.

e) (caso particolare dell'ipotesi a). Affondamento di una corvetta nel corso della seconda azione.

f) (caso particolare dell'ipotesi b). Siluramento di una corvetta nel corso della seconda azione.

g) Attacchi falliti in ambedue le azioni.

La Commissione, per quanto riguardava la prima ipotesi e la quinta, vale a dire l'affondamento o il siluramento di una corazzata USA o britannica, o di altra nave da guerra o di una corvetta, esperì innanzitutto una serie di indagini sulle corazzate americane con alberi a cestello del tipo di quella citata da Enzo Grossi nel suo rapporto. Grossi parlava di «alberi a cestello», quindi di due alberi. Ma le corazzate USA ancora in servizio nel maggio '42 con alberatura a cestello (o traliccio), di alberi ne avevano uno solo.

Circa il secondo attacco svolto al largo delle coste africane il 6 ottobre 1942, il nome della corvetta «Petunia» venne subito a galla. La corvetta era stata attaccata da un sommer-

gibile, gli inglesi avevano potuto vedere le scie di quattro siluri saettare attorno e sotto lo scafo, nell'ora e nella zona dell'attacco del « Barbarigo ».

Le ricerche ampie, lunghe e piuttosto dettagliate, vennero eseguite a mezzo dei nostri addetti navali a Londra e Washington, in più riprese, con richieste formali ma anche attraverso colloqui confidenziali.

Gli americani risposero che non risultavano affondamenti di corazzate nei luoghi e nelle date citate. Aggiunsero, poi, che — nel maggio 1942 — le corazzate tipo « Maryland » operavano nella zona di S. Francisco (Pacifico), mentre, nell'ottobre 1942 la « Mississippi » si trovava nel mare di Pearl Harbour.

L'addetto navale (rilevò poi la Commissione) non chiese notizie sulle corazzate tipo « California ». Ma Grossi parlava nel suo rapporto di una corazzata di questa classe, mentre era stato Supermarina (e quindi il Comando Supremo) a comunicare al mondo che era stata affondata una corazzata del tipo « Maryland ». Inoltre (notò sempre la CIS) per quanto riguardava il secondo episodio, l'addetto navale non chiese notizie, oltre che sulla « Mississippi », anche sulle altre navi da battaglia, della medesima classe, la « New Mexico » e l'« Idaho ».

La Commissione Speciale d'Inchiesta concludeva sulla base delle informazioni assunte (peraltro in parte insufficienti e manchevoli, dato che le risposte degli inglesi e degli americani erano, appunto, incomplete) affermando di *essere perfettamente convinta che:*

« 1) nel corso delle due azioni del « Barbarigo » non venne affondata né colpita alcuna nave da guerra statunitense o britannica, come da dichiarazione statunitense comma *a*, pag. 21, confermata per la prima azione dalla dichiarazione britannica comma *a*, pag. 21 e per la seconda azione (per esclusione) della dichiarazione britannica comma *b*, pag. 21;

2) nel corso delle due azioni non venne attaccata nessuna nave da guerra statunitense, come dalla citata dichiarazione statunitense comma *a*, confermata da quella — stessa fonte — comma *d*;

3) nel corso della prima azione non venne attaccata alcuna nave da guerra britannica, come da dichiarazione britannica comma *a*, confermata dalla dichiarazione statunitense comma *a*;

4) nel corso delle due azioni non venne attaccata nessuna nave da guerra di Nazione alleata agli Stati Uniti o alla Gran Bretagna, come da dichiarazione statunitense comma *a*;

5) nel corso della seconda azione venne attaccata (senza successo) la corvetta britannica « Petunia » come da dichiarazione britannica comma *b*, per quanto tale dichiarazione sia in contrasto con quella generica statunitense comma *a* ».

Alcune osservazioni sulla vicenda giunta, nell'agosto 1949, a questo punto, con conseguenze molto gravi, sul piano militare per il Comandante Grossi (perdita delle decorazioni relative alle azioni contestate).

Vale la pena, innanzitutto, di rilevare la frammentarietà delle informazioni ottenute, come del resto riconobbe, nella sua relazione, la stessa C.I.S. Di fronte a tale incompletezza di informazioni sembra che le conclusioni della Commissione medesima siano state senza alcun dubbio di estrema gravità. In sostanza, con tali conclusioni, si veniva ad affermare che circa la prima azione il Comandante del « Barbarigo », i suoi ufficiali in plancia e le vedette, avevano:

1) Visto erroneamente prima uno e poi un altro caccia a distanze modestissime; seguito con osservazione diretta tali navi da guerra, nella spericolata azione che è tanto dettagliatamente descritta dal pur sobrio rapporto del Comandante Grossi.

2) Visto erroneamente la sagoma di una grande nave da guerra. Attaccato e lanciato, contro tale nave, sempre ritenendola da guerra mentre in realtà non lo era affatto.

3) Compiuto il disimpegno sempre in superficie osservando la predetta nave appruarsi quasi in procinto d'affondare.

Ma, ove tali ipotesi di errore circa tutta l'azione non potessero (come non potevano) essere sostenute, l'ipotesi rimanente e assai più grave era questa: finto avvistamento, finto attacco, finto siluramento, finto disimpegno.

C'è anche — ripetiamo — da riflettere che tale infamante accusa non colpiva il solo Comandante del « Barbarigo », ma anche gli altri ufficiali e l'equipaggio (una simile messa in scena non essendo possibile senza la connivenza di *tutti* a bordo).

Giuoca, in questa vicenda, relativamente alle conclusioni della C.I.S., l'elemento « convinzione ». I Componenti della Commissione s'erano « convinti » che le cose fossero andate in un certo modo, anziché in un altro. E, in presenza di tale convinzione, bastò evidentemente la serie d'informazioni ottenute dalle Marine Inglese e Statunitense per far traboccare la bilancia a danno di Grossi e dei suoi.

Circa la seconda azione, non si contestò un inesistente attacco; si affermò che il bersaglio, anziché una corazzata era stato una corvetta, esattamente la britannica « Petunia ». Accusa di errore, dunque non infamante.

Dovevano passare tredici anni prima che potesse esser fatta luce sulla vicenda. Nel frattempo il protagonista del clamoroso episodio — il Comandante Grossi — era morto. Nel 1962 fu creata una nuova commissione e, questa volta, venne a galla la verità; la Marina s'era nuovamente mossa in cerca di giustizia per quelli del « Barbarigo ».

Una nuova generazione di alti ufficiali era adesso subentrata ai vertici della Marina Italiana: si trattava della generazione di quei comandanti che avevano affrontato il nemico in Atlantico e in Mediterraneo al comando di singole unità subacquee. La generazione, insomma, dei Capitani di Corvetta del 1940-43, si trovava ora negli alti posti di responsabilità della nuova Marina Italiana: i colleghi di Enzo Grossi, quelli che avevano con lui affrontato gli stessi pericoli sui medesimi battelli, avrebbero cercato, con la competenza che veniva dall'esperienza vissuta in Oceano, di districare l'aggrovigliata matassa nelle cui spire era rimasto infangato il nome del « Barbarigo ».

La nuova inchiesta venne affidata a tre alti ufficiali che avevano comandato in Oceano battelli subacquei: presiedeva la Commissione l'Ammiraglio di Divisione Nicola Murzi (già comandante, nel luglio 1941, del medesimo « Barbarigo » con

il quale aveva affondato, ad ovest di Gibilterra, a colpi di siluro e cannone, il piroscafo inglese da carico « Macon » di 5135 tonn., e la petroliera « Horn Shell » di 8272 tonnellate con il solo siluro); ne erano membri il Contrammiraglio Luigi Longanesi Cattani, già comandante del « Brin » e del « Da Vinci », figura leggendaria della nostra flotta subacquea; il Capitano di Vascello Paolo Mario Pollina, già comandante del « Marconi », con il quale — come si ricorderà — aveva portato a compimento nella battaglia dei convogli ad occidente di Gibilterra, una serie di spettacolose e fruttuose azioni d'attacco.

Tre ex sommergibilisti, dunque. Ma anche tre tenaci ed attenti ufficiali che espletarono un'intelligente indagine, si potrebbe dire un modello nel suo genere, data la difficoltà del caso e le implicanze d'ordine diverso che essa comportava.

L'avvio alla nuova indagine fu dato dall'ottenimento, da parte della Marina Italiana, nell'autunno 1962, d'una copia dei diari di guerra delle unità americane operanti nelle acque brasiliane fra il 18 ed il 26 maggio 1942. Fu possibile, inoltre, ottenere un estratto del diario di guerra riguardante l'attacco subito dalla « Petunia » al largo di Freetown nella notte fra il 5 e il 6 ottobre di quello stesso anno.

Si trattò, secondo le notizie ufficiali, di un quarto supplemento d'inchiesta, ma in realtà, pur trattandosi dei medesimi casi, la Commissione doveva espletare una nuova inchiesta, oltretutto basata su nuovi documenti. L'esame della Commissione avrebbe assunto particolare importanza relativamente al primo attacco del quale, in sostanza, era stata addirittura negata la veridicità. Circa il secondo fatto d'arme la Commissione seguì la traccia già accettata anche nelle indagini precedenti, quella della corvetta britannica « Petunia ».

Per quanto riguarda i movimenti preliminari del « Barbarigo » e la sua azione contro il brasiliano « Commandante Lyra », la Commissione affermava:

« 1) Il sommergibile « Barbarigo » riferisce nel suo rapporto di missione n. 11, data 16 giugno 1942, di aver fermato con un siluro, cannoneggiato, lasciato in fiamme e in fase di affondamento una petroliera di circa 12 mila t.s.l. fra le 23,07

del 18 maggio e le 00,17 del 19 maggio (ora legale italiana) in una zona di mare intorno al punto di latitudine 02°30 S e longitudine 34°20' W.

2) I diari di guerra delle unità USA della «Task Force 23» (incrociatori leggeri da 7050 tonn. standard «Milwaukee» ed «Omaha», «CCTT Moffett» e «Mc Dougal» di 1825 tonn. standard) riportano di aver intercettato alle 19 del 18 maggio (tempo locale) l'SOS del piroscafo brasiliano «Commandante Lyra» di 5052 tonn. t.s.l. che era stato silurato e cannoneggiato da sommergibile avversario in latitudine 02°59' S, longitudine 34°10' W.

3) La differenza fra le ore riferite dal Smg. «Barbarigo» e quella risultante dai diari di guerra USA è di quattro ore, corrispondente esattamente alla differenza fra l'ora legale italiana e l'ora del secondo fuso orario Ovest nel quale le unità USA operavano.

4) Le coordinate dell'SOS si riferiscono a un punto che si trova nella stessa zona ove si svolse l'azione del «Barbarigo» come risulta dal grafico dell'agguato in zona del già citato rapporto di missione del Smg. «Barbarigo».

5) Nessun altro sommergibile né italiano né tedesco ha riferito di aver svolto analoga azione in quella zona e in quell'intervallo di tempo.

Risulta che nessun sommergibile italiano e nessun sommergibile tedesco sono stati affondati in quella zona ed in quei giorni.

6) Da quanto precede risulta chiaramente che la petroliera da 12 mila t.s.l. segnalata dal «Barbarigo» si identifica nel piroscafo brasiliano «Commandante Lyra».

7) Eseguito il siluramento e il cannoneggiamento, il «Barbarigo» si allontana dalla zona dirigendo verso Capo S. Rocco poiché apprezza che l'affondamento del piroscafo sia ineluttabile.

8) La «Task Force 23» che si trovava in crociera di vigilanza nelle acque a NE di Capo S. Rocco, dirige ad alta velocità verso la posizione indicata dall'SOS ove arriva la matti-

nata del 19. L'assistenza data al «Commandante Lyra» dalle unità USA, inviando a bordo squadre del servizio di sicurezza, consegue il risultato di domare l'incendio e di evitare l'affondamento.

Il comandante della «Task Force 23», Rear Admiral J. H. Ingram, ordina quindi alla nave appoggio aerei «Thrush», in porto a Natal per rifornimento di benzina per aerei, di portarsi nella zona per tentare il rimorchio.

9) Nel pomeriggio del 19 maggio i naufraghi del «Commandante Lyra», recuperati dalle varie unità della «Task Force 23», vengono tutti trasbordati sull'«Omaha», il «Milwaukee» ed il «Moffett» («Task Group 23.2») ricevono l'ordine di recarsi a Recife per rifornimento. Alle 18,09 il «Milwaukee» fa rotta per Recife; alle 19,20 il «Moffett» ne assume la scorta antisommergibile in posizione 3-4 mila yards di prora.

10) Le due unità costituenti il «Task Group 23.2» dalle 19,20 procedono per Pv = 170 e velocità 25 nodi.

11) Alle ore 20 del 19 maggio la posizione del «Milwaukee» come risulta dal suo diario di guerra, è in latitudine 02°58'30" S e longitudine 34°44' W.

Alla stessa ora la posizione del «Barbarigo», ricavata dal già citato grafico di agguato in zona, è in latitudine 04°08' S e longitudine 34°35' W».

La precisione e la cura della nuova Commissione d'Indagine Speciale si notano fin dalle prime righe della relazione. Il raffronto fra le posizioni del «Barbarigo» e del «Task Group 23.2» ha, in questa fase, importanza fondamentale poiché sta ad indicare un continuo e rapido avvicinamento.

È anche da rilevare che, sul caso del «Commandante Lyra» non sussistevano più i dubbi che erano affiorati in precedenza, quando durante i lavori della prima Commissione Speciale, erano state esaminate dichiarazioni dell'equipaggio della nave, dichiarazioni del tutto cervelotiche: «Il piroscafo brasiliano «Commandante Lyra» fu silurato e cannoneggiato da un sommergibile nella posizione 02°59' S lat., 34°10' W long. il 18 maggio 1942, ma fu condotto in un porto brasiliano da un rimorchia-

tore. L'equipaggio di una delle scialuppe di salvataggio sembrava credere che l'attacco fosse stato effettuato da un sommergibile tedesco, poiché il suo comandante parlava una lingua che non era né francese, né inglese, né italiana o portoghese. D'altra parte nel suo diario di guerra l'Ammiraglio Doenitz attribuisce l'affondamento del « *Commandante Lyra* » a un sommergibile italiano ».

Ed ecco un altro stralcio della relazione stesa dalla nuova Commissione Speciale d'Inchiesta. La formazione navale sta navigando verso la zona ove si trova il « *Barbarigo* »:

1) « Il « *Milwaukee* » e il « *Moffett* » navigano dalle ore 20 locali del 19 maggio sino alle 08,00 del 20 maggio con la stessa velocità di 25 nodi; mantengono la « prora vera » di 170° sino alle ore 03,00, ora in cui accostano per prora vera 177° che seguono sino alle 08,00 del 20 maggio e tenendo conto dell'accostata eseguita alle 03,00 del 20, si determina il percorso effettivamente seguito dal « *Milwaukee* » e dal « *Moffett* ». Esso ci indica che la velocità effettiva fu di esatti 24 nodi (riportata anche nel diario di guerra del « *Moffett* »: « *Speed made good 24 knots* ») e che le rotte vere furono 172° (fra le 20,00 e le 03,00) e 179° (fra le 03,00 e le 08,00). La differenza di un nodo nella velocità e di due gradi fra prora vera e rotta vera corrispondono esattamente all'effetto della corrente sub-equatoriale.

Quanto precede mostra chiaramente che la formazione non ha zigzagato nella navigazione per Recife. D'altra parte giova notare che i diari di guerra specificano quando le unità zigzagano, come risulta dall'esame di essi.

2) Alle ore 20,00 locali del 19 maggio il « *Barbarigo* » navigava a lento moto in superficie dirigendo su Capo S. Rocco; alle 22,00 locali, giunto al limite SW della zona di agguato, accosta per Pv = 20°.

3) Dall'accurato esame degli elementi del moto del « *Barbarigo* » e del « *Task Group 23.2* » risulta in modo inequivocabile che essi seguivano rotte di collisione. L'incontro —

con gli elementi del moto già citati — doveva avvenire verso le 23,00 locali del 19 maggio ».

La Commissione Speciale d'inchiesta passa, quindi alla parte più importante della sua relazione, quella che riguarda l'avvistamento, l'attacco e il disimpegno del « *Barbarigo* ».

« Infatti il « *Barbarigo* » — si dice nella relazione — avvista un grosso Ct (vedi suo rapporto di missione già citato) alle ore 02,45 del 20 maggio, corrispondenti alle 22,45 locali del 19 maggio, e manovra subito per attaccarlo in superficie. Mentre accosta sulla dritta, la vedetta di sinistra avverte il Comandante che una grossa sagoma si profila sulla sinistra.

Quindi il Ct e la grossa sagoma avvistata dal « *Barbarigo* » sono inequivocabilmente il « *Moffett* » e il « *Milwaukee* ».

Le condizioni meteo dell'avvistamento sono: notte illune, mare e vento da SE forza 3-4, cielo coperto da cumuli, visibilità discreta.

Il « *Barbarigo* » — continua la relazione — decide di cambiare immediatamente bersaglio e di portare l'attacco all'unità più importante che il Comandante identifica in una nave da battaglia « facilmente riconoscibile per gli alberi a cestello ».

Da quanto sopra emerge chiaramente che il Comandante ha errato nell'identificare la grossa sagoma in una nave da battaglia USA; tale errore può essere stato determinato dai seguenti fattori:

a) lunghezza del « *Milwaukee* » (182 metri) inferiore solo del 10 % a quella delle corazzate tipo « *Maryland* » e « *California* » (204 metri);

b) i quattro fumaioli del « *Milwaukee* » di cui i due estremi profilandosi sulla vicina alberatura, potevano essere scambiati di notte per due tralicci a cestello.

Giova a questo punto precisare che le navi da battaglia tipo « *Maryland* » e « *California* » avevano due soli fumaioli non molto appariscenti, vicini fra loro e alle alberature a cestello ».

L'osservazione della Commissione Speciale giunge sulla base di un'impeccabile serie di dati molto precisi, la successione

dei quali porta alla conclusione di cui sopra: non si trattava di una corazzata «Maryland» o «California» ma dell'incrociatore americano «Milwaukee» che poteva benissimo essere scambiato, date le condizioni di mare e di tempo in cui l'azione si svolgeva, per una corazzata del tipo suddetto, essendone non molto più corto ed avendo caratteristiche di sagoma e costruttive tali da indurre abbastanza facilmente in errore.

Al momento dell'attacco, dunque, Grossi ritiene di aver a che fare con una nave da battaglia. Accosta ancora per lanciare di poppa. Alle 02,50 del 20 maggio (ora legale italiana) vale a dire alle 22,50 locali del giorno 19, il «Barbarigo» lancia i siluri dei tubi 5 e 6. La distanza è di circa 650 metri, con un angolo di mira corrispondente ai seguenti dati apprezzati: beta 80° a dritta; rotta bersaglio 200°; velocità bersaglio nodi 15.

I calcoli di Grossi erano stati fatti sulla base della persuasione di trovarsi di fronte ad una corazzata. Sappiamo oggi, invece, che si trattava di un incrociatore, la cui velocità era certo più alta di quella di una corazzata: il «Milwaukee» stava filando a 25 nodi e la sua prora vera era 170°. In queste condizioni, pur avendo audacemente serrate le distanze fino a portarsi a 650 metri dal bersaglio, i siluri non possono essere che passati di poppa. In effetti le due navi non avvistarono il «Barbarigo», né le scie dei siluri: la notte era buia, il mare piuttosto mosso. «Milwaukee» e «Moffett» giunsero a Recife alle 10,00 locali del 20 maggio, si rifornirono ripartendo in giornata verso la zona ove si trovava il «Comandante Lyra» e, quindi, il 25 maggio raggiunsero il porto di Fortaleza.

Il «Barbarigo», una volta effettuato il lancio, manovra in superficie per il disimpegno alla velocità di 15 nodi; assume una rotta di contro bordo e, quindi, si allontana rapidamente (fra il nostro sommergibile e le unità avversarie, a questo punto, la distanza va rapidamente aumentando ad una velocità relativa di 40 nodi).

«In tali condizioni cinematiche — nota la Commissione nella sua relazione — e meteorologiche, il «Milwaukee»

è scomparso dalla vista molto rapidamente. Poiché le unità USA procedevano ad alta velocità con mare forza 4 al massimo, esse dovevano beccheggiare e incappare notevolmente; ciò spiega come il «Barbarigo» abbia potuto rilevare la nave avversaria con l'acqua fino all'altezza delle torri prodriere e da ciò dedurre che l'unità fosse in fase di affondamento».

Le conclusioni che, dalla sua attenta inchiesta operata sulla base di dati incontrovertibili, la Commissione ha tratto sono le seguenti:

«La Commissione ha accertato che:

a) i dati dettagliati, incontrovertibili e tra loro concordanti dei diari di guerra delle unità USA componenti la «Task Force 23» hanno permesso la precisa ricostruzione del percorso seguito dall'incrociatore «Milwaukee» e dal Ct «Moffett» dalle 22,00 locali del 19 maggio alle 08,00 locali del 20 maggio;

b) dal confronto della predetta ricostruzione con i dati di posizione del «Barbarigo» risultanti dal suo rapporto di missione n. 11, risulta che «Milwaukee», «Moffett» e «Barbarigo» si sono trovati a distanza di avvistamento alle 22,45 locali del 19 maggio 1942 (corrispondenti alle 02,45 del 20 maggio dell'ora legale di Roma) in posizione: latitudine 04°18' S, longitudine 34°30' W;

c) nessun benché minimo accenno di incontri con altre unità o di siluramenti di altre unità è riportato dai diari di guerra del «Milwaukee» e del «Moffett» che peraltro riportano eventi di importanza minore.

d) il «Task Group 23.2» fu sempre costituito dal «Milwaukee» e dal «Moffett» per tutta la navigazione dalle 20,00 locali del 19 maggio alle 08,00 locali del 20 maggio;

e) le unità arrivarono indenni a Recife al termine della predetta navigazione e ripresero il mare dopo poche ore;

f) l'ora legale italiana differiva di quattro ore dall'ora usata dalle unità della «Task Force 23» perché esse impiegavano l'ora del secondo fuso Ovest dove operavano.

Pertanto afferma:

1) che il « *Barbarigo* » ha sicuramente avvistato ed attaccato in superficie con decisione e risolutezza una formazione navale USA composta dall'incrociatore « *Milwaukee* » e dal Ct « *Moffett* » alle ore 22,45 del 19 maggio 1942 (corrispondenti alle 02,45 del 20 maggio dell'ora legale di Roma) in latitudine 04°18' S e longitudine 34°30' W;

2) che i due siluri lanciati dal « *Barbarigo* » non hanno colpito il « *Milwaukee* » per forte errore nei dati di lancio dipendente principalmente da apprezzamento in difetto della velocità (15 nodi apprezzati contro 25 nodi effettivi) né alcun altro bersaglio;

3) che le unità USA « *Milwaukee* » e « *Moffett* » non hanno rilevato né la presenza del « *Barbarigo* » né il lancio dei due siluri;

ed inoltre rileva:

A-1) che l'errore nell'identificazione dell'unità maggiore avvistata rientra fra quelli che, specialmente di notte, si sono verificati in numerose occasioni. In particolare giova notare che, di notte, la sagoma del « *Milwaukee* » poteva essere scambiata con quella delle navi tipo « *Maryland* » e « *California* ».

A-2) che il comandante Grossi non poteva affermare reciprocamente di aver visto affondare una corazzata da lui attaccata e ritenuta silurata perché non aveva e non poteva avere elementi sufficienti per fare tale affermazione ».

Un breve commento finale a questo importantissimo documento steso dalla seconda Commissione d'Inchiesta Speciale.

Bisogna dire, innanzitutto, che i tre alti ufficiali, i tre sommergibilisti atlantici che componevano la Commissione, e che rappresentavano, in questo particolare caso, tutta la Marina Italiana, hanno restituito l'onore al Comandante Grossi e all'equipaggio del sommergibile « *Barbarigo* », cancellando così una delle maggiori ingiustizie perpetrate a danno di un eroico gruppo di combattenti italiani.

Con questo incontrovertibile documento basato sui fatti e

solo su di essi, viene dunque affermato che il « *Barbarigo* » attaccò « *con decisione e risolutezza* » dopo avere realmente avvistato una formazione di navi da guerra. Decisione e risolutezza nell'attacco in superficie senza dubbio rischiosissimo; dunque le parole di Grossi: « Il bersaglio impone che si debba arrischiare tutto » avevano un loro alto significato e corrispondevano esattamente allo stato d'animo del comandante e degli uomini del « *Barbarigo* » al momento dell'attacco.

Aggiungiamo che Grossi non affermò mai, nel suo rapporto, d'aver visto la nave affondare. Egli afferma, invece: « Vengo avvertito dal guardiamarina Tendi che ha nel campo del binocolo la corazzata, che questa affonda; io pure avevo avuto la netta sensazione dell'affondamento ».

Sensazione dell'affondamento rafforzata dall'affermazione del suo guardiamarina che evidentemente aveva notato « il colosso con la prora completamente immersa fino alla plancia, fortemente appruato sulla dritta »; si può dire a tal proposito — come giustamente osserva la Commissione — che il « *Barbarigo* » ha « potuto rilevare la nave avversaria con l'acqua fino all'altezza delle torri prodriere e da ciò dedurre che l'unità fosse in fase di affondamento ». Ciò derivava dalla notevole velocità della formazione navale americana, dal mare forza 4 al mascone, per cui « *Milwaukee* » e « *Moffett* » dovevano beccheggiare e incappare notevolmente ».

I due particolari dello scoppio dei siluri, uditi distintamente a bordo del « *Barbarigo* » e dell'avvistamento di due caccia, sono forse, in tutta la vicenda i meno facilmente spiegabili. Certo, con il mare forza 4 in una nottata buia, nella tensione dell'attacco, qualche errore di valutazione può essere stato commesso; il « *Moffett* » mutava posizione mano mano che « *Barbarigo* » e navi USA procedevano sulla propria rotta, ed entrava quindi successivamente nei settori delle diverse vedette, che successivamente ne annunziavano la presenza al comandante, intento alle manovre d'attacco. Ciò può aver portato Grossi alla conclusione che i caccia erano più d'uno. Quanto ai siluri può benissimo essere accaduto che uno d'essi sia scoppiato

poco dopo uscito dal tubo di lancio come altre volte era accaduto.

Circa la seconda azione, quella nel corso della quale, durante la notte fra il 5 e il 6 ottobre 1942, Grossi ritenne di aver affondato una seconda corazzata ad ovest di Freetown, il diario di guerra dell'Ammiragliato Britannico riporta che la corvetta «Petunia» venne attaccata alle 00,20 Z (ora di Greenwich) del 6 ottobre, da un sommergibile sconosciuto senza riuscire poi a localizzarlo («submarine attacked in 02°21' N; 14°30' W, unsuccessful, no subsequent contact»).

Le posizioni riferite dalla «Petunia» e dal «Barbarigo» differiscono di poco, e — secondo la Commissione — si tratta di errori accettabili. Coincidono i fatti e coincidono le posizioni, poiché la «Petunia» osserva chiaramente (causa l'eccellente fosforescenza dell'acqua) le scie di quattro siluri uno dei quali passa sotto la chiglia, evidentemente regolato per una maggiore profondità: il «Barbarigo» riferisce d'aver lanciato quattro siluri regolati a 6 metri, quindi destinati alla chiglia di una corazzata e non a quella di una corvetta. La «Petunia» che navigava isolata (aveva lasciato da poco la scorta di un convoglio) lanciò delle bombe di profondità i cui scoppi vennero avvertiti a bordo del «Barbarigo».

La Commissione Speciale d'Inchiesta, sulla base di questi dati, ha confermato — per quanto riguarda il secondo episodio — le conclusioni delle indagini svolte nel 1949, vale a dire che il «Barbarigo» ha creduto di attaccare una corazzata ed invece ha silurato, senza conseguenze, una corvetta.

La cosa appare meno inverosimile di quel che si creda, visto che — a detta anche di esperti sommergibilisti germanici — errori del genere, ed anche più clamorosi, vennero compiuti in Atlantico dove le condizioni di luce e di riverbero erano spesso tali da far cadere in fallo anche i più provetti e sperimentati comandanti.

Va dato atto, qui, alla Marina Italiana, d'una volontà di accertare i fatti e d'un coraggio che le fanno onore. Con la

inchiesta del 1962, l'Italia ha riparato ad una ingiustizia grave. Pensiamo che questa sia la strada più degna e migliore per riabilitare, e non soltanto sul piano della verità storica, un comandante e un equipaggio che, oramai, sono al di là del bene e del male, e che hanno operato con onore nel nome della Patria sul mare.

Il «Barbarigo» scomparve fra il 16 e il 24 giugno 1943 mentre, al comando del Tenente di Vascello Umberto De Julio, navigava con destinazione Singapore. Le circostanze della sua scomparsa rimasero totalmente ignote e tutto l'equipaggio perì. Il Comandante Enzo Grossi, promosso Capitano di Vascello, aveva frattanto lasciato il comando del sommergibile per assumere quello di Betasom in sostituzione dell'Ammiraglio Polacchini chiamato ad altro incarico.

CAPITOLO XI

UN GIORNO RICORDERANNO

Era oramai il crepuscolo della nostra guerra in Atlantico. Con i pochi battelli rimasti, comandanti ed equipaggi coraggiosi solcavano il vasto Oceano ancora in cerca di prede. Ma già una stanchezza mortale gravava sui cuori dei temerari che affrontavano il nemico in battaglie spesso sfortunate, uno contro dieci: la fine si sentiva imminente, la superiorità degli anglo-americani appariva schiacciante per numero e potenza di mezzi.

Il mare pullulava di insidie, mentre dall'alto gli aerei nemici, muniti di localizzatori di nuovo tipo, piombavano improvvisi come falchi sulle unità subacquee italo-tedesche, molto spesso con risultati per noi disastrosi. Il Golfo di Biscaglia era un inferno, mine, aerei e cacciasommergibili insidiavano di continuo le rotte di atterraggio e di partenza.

Eppure fu proprio in quei terribili mesi che un sommergibile e il suo giovane comandante riportarono le più strepitose vittorie da noi ottenute contro il naviglio anglo-americano. Il sommergibile fu il « Da Vinci », il comandante fu Gazzana Priaroggia, l'allievo di Fecia di Cossato, già suo secondo a bordo del « Tazzoli ».

Uomo tutto d'un pezzo, di poche parole, marinaio completo, Gianfranco Gazzana Priaroggia ebbe, presso il nemico, fama di uomo cavalleresco e di indomito combattente. Gli inglesi — con il senso sportivo che talvolta li caratterizza — ritenevano che l'ufficiale milanese fosse uno dei sommergibilisti

più abili che battessero l'Oceano Atlantico in quegli anni. Impararono presto a temerlo e ad ammirarlo, un timore ed un'ammirazione simile a quelli provati per il «Toro di Scapa Flow», Pricen, e per gli uomini dei nostri mezzi d'assalto in Mediterraneo. Il suo nome veniva citato ad esempio nelle pubblicazioni militari britanniche riservate ai comandanti di unità.

Aveva mostrato la propria «stoffa» fin da quando, divenuto comandante dell'«Archimede», s'era trovato con il suo battello nella stessa zona di mare ove il «Barbarigo» aveva attaccato due giorni prima con il siluro ed il cannone, la nave brasiliana «Comandante Lyra». Gazzana avvistò una nave in fiamme e poco dopo scorse una formazione navale. Si trattava di un cacciatorpediniere e di una nave maggiore, un incrociatore con tutta probabilità.

In quella zona, a scortare il «Comandante Lyra» in fiamme, erano, oltre alla nave appoggio aerei «Thrush» fatta salpare in fretta da Natal per collaborare all'opera di soccorso al piroscafo, anche il «Milwaukee» ed il «Moffett», oltre al rimorchiatore «Perdigao». L'«Archimede» sviluppò un audace attacco alla formazione navale avversaria, puntando ovviamente contro la nave più importante. Un'azione che — per molti lati — ha qualche analogia con quella compiuta da Grossi due giorni prima. (Il caccia e l'incrociatore statunitensi erano ritornati in zona dal porto di Recife dove, come abbiamo visto, erano andati a rifornirsi).

«L'azione del giorno 23 — racconta Gazzana nel suo rapporto — è avvenuta circa 40 minuti prima del sorgere del sole. La luce falsa dell'alba, la successione rapida degli avvenimenti, uniti al fatto che l'unità silurata si trovava immersa nella foschia, non mi hanno permesso di riconoscere esattamente il tipo di unità che tra l'altro era mimetizzata a strisce quasi verticali. La lunghezza del bersaglio, corrispondente a circa 180 metri, la coperta dritta, la larghezza e l'altezza degli alberi, presi in un primo tempo per tralicci, la torre alta poppiata vista distintamente, l'ingombro della plancia e delle torri prodriere, il fumaiolo centrale chiaramente individuato, quello prodiero più confusamente, mi hanno convinto trat-

tarsi di un grande incrociatore o nave da battaglia. Quella fra le sagome dell'Almanacco Navale che più si avvicina a quella avvistata corrisponde agli incrociatori tipo «Pensacola».

Ho regolato pertanto i siluri alla profondità di 4 metri. Tutta la formazione era ferma o navigava a lentissimo moto, per cui ho eseguito il lancio puntando direttamente la mia prora a metà fra la prora e la plancia del bersaglio. Ritenendo di essere stato avvistato dopo una ventina di secondi dal lancio, mi sono immerso. Nella fase d'immersione il personale agli idrofoni e nei vari locali ha udito distintamente lo scoppio dei due siluri. In camera manovra ho notato una brusca vibrazione del sommergibile, non confrontabile con i rumori di bordo. L'intervallo di tempo cronometrato fra il lancio dei siluri e gli scoppi uditi, come pure l'intervallo fra gli scoppi in relazione alla distanza di lancio apprezzata, mi fanno ritenere che il bersaglio sia stato colpito da ambedue i siluri».

Naturalmente, avvistato dal caccia di scorta, l'«Archimede» venne sottoposto ad una durissima persecuzione a suon di bombe di profondità, per due ore circa.

Si ritiene, oggi, che gli scoppi uditi a bordo dell'«Archimede» siano stati quelli delle bombe antisom, ma appare molto strano che un esperto come Gazzana potesse affermare con tanta sicurezza quanto rilevò circa i dati cronometrici da lui apprezzati sugli intervalli fra gli scoppi. È certo anche il fatto che, nella zona, non v'erano incrociatori tipo «Pensacola». Non resta dunque che riferirsi, per l'attacco dell'Archimede, ancora al «Task Group 23.2» e cioè al «Milwaukee» ed al «Moffett», navi senza dubbio protette dalla fortuna se, nel giro d'un paio di giorni, riuscirono a sfuggire, come tutto fa credere, a ben due attacchi brillanti e decisi come quelli di Grossi prima e di Gazzana poi.

Gazzana lasciò il comando dell'«Archimede» per assumere quello del «Leonardo da Vinci», il battello già di Longanesi. L'«Archimede» doveva affondare drammaticamente più tardi, nell'aprile 1943, nelle acque dell'isola Fernando de Noronha, spezzato in due da bombe di aereo. Una ventina di superstiti, fra cui il comandante Tenente di Vascello Guido Saccardo,

in balia dell'Oceano su alcuni battelli di gomma, fu destinata alla più atroce delle odissee, decedendo tutti per sete e sofferenze, salvo uno, il sottocannonnieri Giuseppe Lo Cocco, trovato ancora in vita da pescatori brasiliani a 27 giorni dal naufragio.

La prima missione di Gazzana con il «Da Vinci» fra l'ottobre e il dicembre 1942, assunse subito le caratteristiche d'un'impresa bellica d'alto rilievo per la decisione e la perizia mostrata dal Comandante e per i risultati ottenuti. In 60 giorni di navigazione, la bella unità percorse 9.442 miglia ed affondò 4 navi mercantili per 26.042 tonn. s.l. Le navi affondate furono il cargo britannico «Empire Zeal» di 7009 t.s.l., il piroscafo da carico «Andreas», greco, di 6566 t.s.l., la motonave statunitense «Marcus Whitman» di 7176 t.s.l. e la nave da carico olandese «Veerhaven» di 5.291 t.s.l.

Il 20 febbraio 1943 il «Da Vinci» partiva per una nuova missione. Doveva essere l'ultima missione poiché il sommergibile non sarebbe più tornato alla base.

È stato possibile accertare che — con ogni probabilità — il «Da Vinci» venne distrutto mentre stava compiendo navigazione occulta a ponente di Vigo, dalla fregata britannica «Ness» in collaborazione con il cacciatorpediniere «Active», mediante lancio di bombe di profondità, il 23 maggio 1943.

La magnifica ultima missione del «Da Vinci» e di Gazzana venne esaminata da una Commissione speciale d'inchiesta. La relazione di detta Commissione, è in sostanza il racconto delle ultime vicissitudini dell'eroico comandante e del suo equipaggio. Ci limitiamo a trascriverla.

«La CIS, nelle indagini per stabilire le cause e le circostanze nelle quali è avvenuta la perdita del sommergibile «Da Vinci», ha avuto comunicazione da Maristat, Maripers, Merinequip, Marisegre interessate, che sino a tutt'oggi nessun superstite risulta sia sopravvissuto alla perdita del sommergibile.

Le indagini, quindi, hanno dovuto limitarsi alla documentazione esistente presso Maristat (CDS) relativa al carteggio di Maricosom.

L'ordine di operazione n. 107 in data 15 febbraio diretto al «Da Vinci» da Betasom è allegato con documento n. 1.

Tale ordine di operazione assegnò come zona di agguato quella compresa fra i paralleli 45° e 50° sud, il meridiano 53° ovest e la costa argentina.

Quale concetto di impiego, venne stabilito quello di operare contro il traffico nemico lungo le rotte di trasferimento e nella zona di agguato e raccogliere e trasmettere notizie sul traffico incontrato.

Durante la navigazione di trasferimento, il «Da Vinci» doveva attaccare decisamente il traffico isolato nemico e limitarsi a segnalare l'avvistamento e gli elementi del moto di quello convogliato.

La sera del 20 febbraio 1943, il «Da Vinci» lasciò Le Verdon per la zona di operazioni con sovraccarico di siluri, nafta, olio e viveri per 90 giorni, con la previsione di rifornimento in mare di nafta, olio e viveri da parte di sommergibile nazionale nella zona e secondo le modalità rese note, successivamente, per RT.

Gli venne inoltre prescritta la navigazione occulta nel Golfo di Guascogna, sia all'andata che al ritorno.

Il giorno 26 febbraio Betasom ordinò al «Da Vinci»:

«Dirigete velocità nodi 9 sottoquadrato del quadrato n. 7196-103023».

Il giorno 11 e 12 marzo Betasom con radio diretto «Da Vinci» e «Finzi», ordinò:

«Betasom: Incontro per rifornimento previsto 08,00 giorno 18 sottoquadrato 33 del quadrato 7627 - Smg. «Finzi» minimo consumo giorni precedenti incontro - alt - Smg. «Finzi» cedere massima quantità nafta et olio per motori et 20 giorni viveri conservando solamente necessità ritorno - alt - Smg. «Finzi» comunicare quantità che prevede cedere - alt - Smg. «Da Vinci» comunicare quantità nafta imbarcabile giorno 18 et eventuali altre necessità - 201510».

Il giorno 14 marzo Betasom invia a Maricosom il seguente telegramma.

«Questa notte un grado sud dieci gradi ovest sommergibile

“Da Vinci” affondato trasporto inglese “Empress of Canada” tonn. 21517 con bordo 500 prigionieri guerra italiani et truppe nemiche dirette Freetown - 044514».

Il giorno 14 marzo il «Da Vinci» emise in seguente radio diretto Betasom:

«Riferimento messaggio gruppo orario data 044514 - ore 010014 lancio di poppa tre siluri distanza al lancio 1000 - visto scoppio due siluri - nave affondata ore 02,15 truppa speciale Regia Marina Aviazione inglese francese greca - circa 3000 di cui 500 italiani - ritengo salvati 1000 - recuperato guardiamarina medico esercito italiano Vittor del Vecchio “Pow” 146438 - velocità 18 piroscalo tonn. 21500 rotta 40° - mi rimangono 171 tonn. di nafta - la mia posizione è sottoquadrato 15 del quadrato 6737 - mi rimangono n. 11 siluri - 201514».

Il giorno 16 «Da Vinci» segnala:

«Incontro rinviato giorno 19 - 162516».

Il giorno 18 Betasom trasmette al «Da Vinci»:

«Dopo rifornimento dirigete Capo Buona Speranza per operare fascia costiera Oceano Indiano - accusate ricevuta at prima trasmissione - 224518».

Il giorno 22 il «Finzi» e il «Da Vinci» trasmettono:

«Avvenuto rifornimento siluri, nafta, viveri Rossetto Gazzana - alt - trasbordato medico italiano e prigioniero inglese - alt - 030422».

Lo stesso giorno 22 marzo il «Da Vinci» dirige a Betasom:

«Accuso ricevuta messaggio 224518 - alt - giorno 19 sottoquadrato 36 del quadrato 1801 ho affondato piroscalo armato “Lulworthill” 7620 BRT - rotta 300 velocità nodi 10 carico diretto Freetown - giorno 20 effettuato rifornimento mi rimangono tonnellate 215 - siluri 12 - viveri 80 - mia posizione sottoquadrato 32 del quadrato 5214 rotta 250 - 001222».

Il 19 aprile 1943 rientrato il «Finzi», Betasom comunica a Supermarina e Maricosom:

«88899 - Notizie S.A.G. rientrato “Finzi” alt 18 marzo ore 20,20 attaccato 11°47” sud 01°40’ est piroscalo armato inglese «Lulworthill» direttrice di marcia 310° semialt Fallito attacco piroscalo reagisce con cannone e riesce disimpegnarsi semialt

Sospeso inseguimento per avaria motori termici et segnalato “Da Vinci” che lo affonda poche ore dopo alt 19 marzo ore 21,30 rifornimento sommergibile “Da Vinci” nafta olio acqua siluri et viveri et preso bordo medico italiano et prigioniero alt... - 190018».

Il giorno 30 aprile il «Da Vinci» comunica:

«Nave “Da Vinci” - Dal giorno 21 ho operato est Durban distanza miglia 200 ho affondato tre piroscali una petroliera complessive tonnellate 28686 seguiranno particolari - esaurita scorta siluri mi rimangono tonn. 122 nafta - la mia posizione sottoquadrato 62 del quadrato n. 6851 - 001530».

Lo stesso giorno 30 aprile il «Da Vinci» comunica:

«Nave “Da Vinci” - riferimento messaggio gruppo orario data 001530 - giorno 17 lat. 32°30’ long. 35°10’ piroscalo armato olandese “Sembilan” tonn. 6566 rotta vera 320 gradi e velocità nodi 11 proveniente Inghilterra diretto Durban carico munizioni - giorno 18 lat. 30°55’ long. 33°41’ piroscalo inglese “Manaar” tonnellate 7242 rotta vera 320 velocità 12, proveniente India carico diretto Durban - giorno 21 lat. 33°25’ long. 34°10’ motonave americana “John Drayton” tonn. 6800 rotta vera 320 velocità 12 breve distanza fallito - giorno 25 lat. 37°5’ long. 23°55’ petroliera inglese “Lonyssa” tonn. 8078 rotta vera 120 velocità 10 alt ho due marinai prigionieri la mia posizione est sottoquadrato 35 del quadrato 8170-234530».

Supermarina con telegramma 98942 del 6 maggio 1943:

«Destinatario sommergibile “Da Vinci” et per conoscenza Betasom (alt) per comandante Gazzana alt - sono lieto comunicarvi che con R.D. in corso siete promosso capitano Corvetta per merito guerra alt Riccardi - 234506».

Betasom a «Da Vinci» il giorno 8 maggio:

«Da giorno 17 possibile rifornimento 25 tonn. nafta da sommergibile alleato quadrato di posizione n. 0657 alt Comunicate previsioni sul vostro arrivo detto punto attuale andatura - 200508».

Betasom il giorno 19 maggio trasmette diretto «Da Vinci»:

«Levante long. 15° navigazione occulta alt venire superficie

soltanto di giorno tempo strettamente necessario in superficie diurna soltanto con ottima visibilità - 150519 ».

Giorno 23 maggio Betasom diretto Maricosom Roma:

« 13316 - Sommergibile "Da Vinci" arriverà corrente 29 alt prego inviare operatore Istituto Luce - 101023 ».

Betasom a « Da Vinci » giorno 23 maggio:

« È probabile nemico impieghi radio telemetro su onda non intercettabile metox alt Probabile incontro smg "Tazzoli" sud ovest capo Finisterre - 014023 ».

Giorno 26 Betasom diretto « Da Vinci »:

« Percorrere rotta di sicurezza ore diurne alt ore 18 ripeto 1800 giorno 29 troverete la scorta punto G alt possibile incontro smg, "Giuliani" nella zona Ortegai - 190026 ».

Betasom giorno 1 giugno:

« 08007 - "Da Vinci" 22 scorso comunicato previsione arrivo per 29 scorso alt Non giunto semialt fino alla sera del 2 corrente possibilità arrivo con rt in avaria alt dopo tale data ritengo che debba considerarsi perduto probabilmente per azione aereo alt "Tazzoli" partito 16 scorso avrebbe dovuto segnalare posizione 24 scorso alt chiamato non ha risposto alt Quando "Giuliani" fuori zona pericolosa disporrà incontro con "Tazzoli" in considerazione ipotesi poco probabile avaria apparato trasmissione rt "Tazzoli" - 200001 ».

« Dallo scambio dei messaggi citati fra Betasom e "Da Vinci" è possibile ricostruire gli avvenimenti fino al giorno 22 maggio data con la quale il "Da Vinci" comunicò la previsione di arrivo per il 29 maggio ed iniziò la navigazione occulta nella zona pericolosa non dando ulteriormente alcun segno di vita.

Si è esaminato l'ordine generale di operazione n. 6 che porta la data del 23 dicembre 1942 e che emesso dal Comando superiore delle forze subacquee in Atlantico emana le norme operative generali.

L'allegato n. 1 a tale ordine di operazione che si allega in copia (documento n. 2) contempla le norme particolari per la navigazione occulta nel Golfo di Biscaglia e mette in evidenza le enormi difficoltà da superare in tale zona da parte delle

unità subacquee e la grande efficienza dell'organizzazione raggiunta dal nemico nella ricerca dei sommergibili soprattutto nelle ore notturne da parte degli aerei.

Il reparto informazioni di Maristat, interessato dalla CIS comunica con foglio 3335 in data 2 maggio 1947 le informazioni che si sono potute ottenere in merito alla perdita del sommergibile "Da Vinci", dal nemico.

Il F.O.L.I. con foglio n. L/250/S in data 15.2.45 ha comunicato: "Si ritiene che il sommergibile « Da Vinci » sia stato affondato il 23/5/43 dalle H.M.S. « Active » e « Ness ». Nessun sopravvissuto è stato recuperato".

Tale informazione conferma che alla organizzazione raggiunta dal nemico per la ricerca ed offesa da parte di aerei nel Golfo di Biscaglia, almeno in tale epoca si è aggiunta quella di forze navali di superficie e la CIS deve ritenere attendibile l'ipotesi che in realtà il "Da Vinci" si sia perduto in seguito ad azione del nemico.

Particolarmente avversata dal destino è stata la sorte del "Da Vinci" che alla conclusione di una missione che segna il successo più clamoroso dei sommergibili nazionali che hanno operato in Oceano, dopo circa 120 giorni di mare che hanno visto il "Da Vinci" affondare unità, sin nelle acque dell'Oceano Indiano per un tonnellaggio globale non mai raggiunto da altro sommergibile, è scomparso per opera del nemico alla vigilia di raggiungere la base di rientro.

Un promemoria compilato all'epoca da Maricosom e che si allega in copia (doc. n. 3) elenca i successi raggiunti dal comandante del "Da Vinci" tenente di vascello Gianfranco Gazzana, proponendolo per la promozione a capitano di corvetta per merito di guerra. Tale promozione gli è stata comunicata in mare poco prima della sua scomparsa.

Il tenente di vascello Gazzana come ufficiale in seconda ha partecipato ad operazioni che hanno portato all'affondamento di 12 navi nemiche per complessive 67.982 t.s.t. Come comandante del sommergibile "Archimede" e del sommergibile "Da Vinci" ha affondato 11 piroscafi ed una petroliera per com-

plessive 102.688 tonnellate e silurato un incrociatore di 9100 tonnellate (¹).

La missione ultima del "Da Vinci" segna un primato per i sommergibili italiani specie perché è la prima volta che un comandante raggiunge la cifra di 57.831 tonnellate affondate in una sola missione ed è la prima volta che un sommergibile nazionale opera con successo nell'Oceano Indiano.

Il comandante Roselli Lorenzini riferisce che, quale comandante del smg "Cagni" in occasione dell'armistizio del settembre 1943, entrato con la sua unità nei porti del sud Africa, ha avuto la possibilità di leggere in una pubblicazione riservata ai comandanti inglesi, dei giudizi espressi dalle autorità navali britanniche su alcuni ufficiali italiani.

Nei riguardi del Comandante Gazzana tale pubblicazione lo definiva come uno dei più valorosi e cavallereschi comandanti di unità subacquee in guerra e la sua perdita un grave colpo per la Marina Italiana.

La CIS, nell'occasione, segnala tale pubblicazione nella eventualità sia possibile rintracciare e conoscere i giudizi espressi di indubbio e prezioso valore documentario.

Con la fine del «Da Vinci» e dell'«Archimede» il tributo di sangue della nostra arma subacquea alla guerra in Atlantico, aveva raggiunto — in proporzione al numero dei battelli italiani operanti in questo Oceano — livelli semplicemente paurosi. Frattanto, però, altre brillanti azioni belliche erano state portate a termine dai sommergibilisti di Betasom, nuovi audaci progetti venivano posti in cantiere: la guerra, insomma, continuava nonostante gli spaventosi vuoti che la morte aveva operato nelle file degli italiani.

Fra l'ottobre del 1942 e il febbraio del 1943, il grande sommergibile «Cagni», partito da La Maddalena, attraversava — al comando del capitano di Fregata Carlo Liannazza — lo stretto di Gibilterra.

Il «Cagni» era il più grande sommergibile silurante della nostra flotta subacquea, insieme agli altri sommergibili della sua classe, il «Saint Bon», il «Caracciolo», e il «Millo». Era il tipico «incrociatore sommergibile», dalle caratteristiche im-

ponenti: lunghezza 87 metri, larghezza massima quasi otto metri, dislocamento 1703 tonn. (Solo i sommergibili da trasporto «Romolo» e «Remo», distrutti dal nemico subito dopo il varo, avevano un dislocamento superiore alla classe «Cagni»).

Anche il suo armamento era notevole: due cannoni 100/47, otto tubi lanciasiluri a prora e sei a poppa con una dotazione di ben 32 siluri, oltre a 4 mitragliere 13/2 binate su afusati a scomparsa.

La velocità massima del «Cagni» era di 16,9 miglia in superficie e di 8,5 in immersione. La sua autonomia in superficie, alla velocità economica di 7,5 miglia, era di 19.500 miglia.

La caratteristica saliente di questa missione fu la notevole durata: si trattò della missione più lunga eseguita da navi italiane nella seconda guerra mondiale e durò ben 136 giorni. Il «Cagni» giunse nella zona di Capetown, quindi si avvicinò alle coste brasiliane ed infine rientrò a Bordeaux. I risultati concreti furono complessivamente modesti (due navi affondate) ma fu un vero e proprio collaudo per quanto riguardava il battello che dimostrò un'efficienza senza dubbio notevole.

Anche la seconda missione del «Cagni» ebbe la caratteristica della lunga durata e della grande distanza ricoperta. Al comando del Capitano di Corvetta Giuseppe Roselli Lorenzini, il sommergibile salpò il 29 giugno 1943 da Betasom diretto a Singapore dove avrebbe dovuto caricare stagno e gomma da trasportare in Europa. Durante il viaggio d'andata attaccò a sud ovest di Freetown una nave di 22 mila tonnellate, l'«Asturia», inglese, e la danneggiò gravemente. L'armistizio dell'8 settembre lo colse già nell'Oceano Indiano: disse allora per Durban, dove attraccò il 20 settembre: la nostra guerra in Oceano era terminata.

Erano stati anni durissimi. Betasom aveva operato in un ambiente nuovo e difficile con mezzi spesso inadeguati. Il Gruppo Sommergibili Atlantici (11° Gruppo) era successivamente passato dalle mani del Contrammiraglio Angelo Parona (che aveva organizzato la base e operato le prime scelte strategico-tattiche d'assaggio, fino alla battaglia dei convogli dinanzi a Gibilterra, dal 31/8/40 al 17/9/41) a quelle del

Capitano di Vascello e poi Contrammiraglio Romolo Polachini (che aveva lanciato i nostri battelli sulle rotte lontane alla caccia del traffico isolato ottenendo cospicui successi con equipaggi e comandanti già sperimentati, dal 18/9/41 al 28/12/42) ed infine del Capitano di Vascello Enzo Grossi durante il 1943 fino all'otto di settembre di quell'anno.

Solo oggi, a molta distanza di tempo è possibile avere un quadro, seppur sommario ma altamente indicativo degli sforzi, dei sacrifici e delle prove durissime che superarono, (come gli equipaggi e i comandanti in mare) anche gli uomini del Comando Sommergibili di Betasom, gravati da responsabilità semplicemente enormi, intenti a dirigere i nostri battelli in questo o in quel settore dell'immenso teatro d'operazioni, a contatto continuo con un alleato senza dubbio leale ma inorgogliato dai grandi successi che il numero notevole dei suoi battelli, impiegati a brando nelle zone settentrionali dell'Oceano e poi lungo le coste americane del nord, era riuscito ad ottenergli.

I rapporti con i tedeschi peraltro furono improntati, sempre, a cortesia e cameratismo.

Bisogna riconoscere che l'attività di Betasom in Oceano rappresenta un'indicazione interessante ed un precedente d'alto valore circa la possibilità di collaborazione in guerra fra forze armate di paesi diversi.

Ciò è dimostrato, anche, dalla fiducia che, in diverse circostanze, la Marina tedesca mostrò nei nostri sommergibili. Abbiamo già ricordato il caso dei naufraghi dell'« Atlantis » e dei « Python » che, affondati nel novembre del '41 a ponente dell'isola dell'Ascensione, furono al centro di un'operazione di salvataggio in grande stile alla quale Doenitz chiese partecipassero anche sommergibili italiani. Partirono 4 nostri battelli, il « Torelli » (com. C. C. Antonio de Giacomo), il « Tazzoli » (com. C. C. Carlo Fecia di Cossato), il « Finzi » (com. C. C. Ugo Giudice) ed il « Calvi » (com. C. C. Emilio Olivieri). Senza la partecipazione dei quattro nostri battelli, certo i 414 naufraghi non avrebbero potuto essere trasportati in patria dai 4 sommergibili germanici presenti sul posto, con un viaggio di oltre 3000 miglia.

La fraternità d'armi italo-tedesca ebbe modo di rifulgere, anche, durante il tragico caso del « Laconia » un piroscafo passeggeri britannico di 16.695 t.s.l., sul quale erano imbarcati ben 1800 prigionieri di guerra italiani. Il sommergibile affondatore, l'U-156, accortosi che fra i naufraghi moltissimi erano italiani, segnalò con urgenza la cosa a Doenitz.

« In seguito a questa comunicazione radiofonica — scrive Doenitz nel suo libro già citato — io presi una decisione contraria ai principi della guerra navale presso tutti i paesi, principi in base ai quali la condotta della guerra ha la precedenza sui salvataggi. Si salva soltanto quando i compiti di combattimento di una nave da guerra non ne risultino pregiudicati. Non sono a conoscenza di alcun caso in cui la Marina inglese o americana non si siano comportate in tal modo. L'ammiraglio di flotta Nimitz, della Marina da guerra degli Stati Uniti, dichiarò al riguardo, come testimone al processo di Norimberga: « In linea di principio, i sommergibili degli Stati Uniti non salvavano naufraghi nemici se ne fosse risultato un pericolo non necessario e supplementare per il sommergibile, oppure se ciò avesse impedito a quest'ultimo di eseguire un'ulteriore missione » ».

Doenitz inviò diversi sommergibili sul posto, interrompendone le missioni e sollevando, presso il suo Stato Maggiore, discussioni a non finire, tanto più che il nemico — nonostante conoscesse perfettamente la situazione — diresse aerei a bombardare i battelli germanici intenti al salvataggio. Anche un nostro sommergibile — il « Cappellini » — al comando del Tenente di Vascello Marco Revedin, accorse sul luogo dell'affondamento.

Si venne così a conoscere, dai superstiti, una delle maggiori infamie commesse in mare durante la guerra. I prigionieri italiani, chiusi nelle stive, erano stati colà bloccati dai loro sorveglianti polacchi. Le scene di panico e di tragedia a bordo del « Laconia » così come vennero narrate dai sopravvissuti meriterebbero a nostro avviso, ancor oggi, un attento esame da parte delle competenti autorità navali britanniche, poiché costituiscono una grave macchia sull'onore della marina inglese.

Che ciò fosse potuto accadere, lasciò, a suo tempo, scosso e turbato lo stesso Churchill che, il 27 settembre 1942 inviava al Primo Lord del Mare il seguente messaggio: «Il rapporto dei 650 superstiti del "Laconia" e di un'altra nave, sta a dimostrare che una gravissima tragedia ha avuto luogo. Si sa quali siano, sul numero dei salvati, le percentuali rispettivamente dei prigionieri italiani e dei marinai britannici? Poiché sulla nave si trovavano quasi tremila uomini, il numero dei morti dovrebbe superare i duemila».

Nonostante tutte le difficoltà che la situazione comportava, nonostante la distanza dalla madrepatria, nonostante le perdite gravissime che avevano ridotto e stavano riducendo fortemente le possibilità belliche di Betasom, i nostri comandi si preoccupavano di architettare nuove iniziative di guerra.

Si pensò, persino, nei primi mesi del 1942, ad un'azione di bombardamento del porto di New York, azione ovviamente di tipo dimostrativo. Ne abbiamo trovato traccia in un documento dell'Ammiraglio Antonio Legnani in data 23 gennaio 1942. Si sarebbe dovuto usare, per questa impresa, il sommergibile «Finzi».

Legnani argumentava: «Un'azione di bombardamento della città di New York appare inattuabile data la posizione della città che, situata su una penisola formata dalla foce del fiume Hudson, è separata dal mare largo dall'antistante isola di Long-Island.

Non è pensabile, infatti, che il Smg. possa imboccare e rimontare l'Hudson fino a portata di tiro della città. Inoltre, anche ammesso che il Smg possa giungere sulla costa di Long-Island fino ai fondali di 10 metri (sbarramenti a parte) nel punto più vicino in linea d'aria alla città di New York si ha che la distanza di questo punto dai quartieri più meridionali di Brooklin (che com'è noto costituisce la parte sud di New York posta su Long-Island) è di 20 mila metri (carta inglese 2491) mentre la gettata massima dei due cannoni 120/45 di cui sono armati i tipi «Finzi» è di 14 mila metri».

Scartata tale idea, venne invece considerata e ritenuta attuabile la proposta dell'Ammiraglio Polacchini per il forza-

mento del porto di Rio, una volta che il Brasile fosse entrato in guerra.

La proposta Polacchini porta la data del 28 aprile 1942. L'azione avrebbe dovuto essere affidata ad uno dei nostri più brillanti comandanti atlantici, il Capitano di Corvetta Luigi Longanesi Cattani con il suo sommergibile «Da Vinci».

Si trattava di sbarcare di notte un informatore a una certa distanza dalla zona di Rio de Janeiro, in territorio brasiliano, e di riprenderlo a bordo qualche notte dopo, onde ottenere da lui dati precisi circa la situazione del porto, le difese del medesimo e le navi che vi fossero alla fonda.

«Dopo il tramonto — diceva la proposta dell'Ammiraglio Polacchini — emergere e dirigere per il porto passando a levante o a ponente dell'isola di Cotunduba a seconda delle informazioni ricevute, tenendo presente che passando a ponente i fondali maggiori daranno possibilità di immergersi quando necessario.

Dirigere per la località del porto dove in base alle indicazioni dell'informatore si troveranno ormeggiate le navi. Nella scelta degli obbiettivi tener presente che sono da preferirsi le navi da guerra».

Un'azione adatta al temperamento dei nostri marinai, senza alcun dubbio. La baia de Guanabara costituisce per Rio un magnifico porto naturale oltretutto di non difficile accesso alle grandi navi e avrebbe potuto rappresentare — con le numerose unità senza dubbio presenti — un magnifico campo di azione per un colpo di mano. Ma l'azione non venne mai effettuata: altre necessità premevano di giorno in giorno man mano che il tempo passava e la posizione delle potenze dell'Asse, da offensiva diventata difensiva, si faceva sempre più critica.

I sommergibili ancora a Betasom — «Barbarigo», «Cappelini», «Giuliani» «Tazzoli», «Torelli», «Finzi», «Bagnolini» — dovevano essere trasformati per venire adibiti al trasporto di materie prime pregiate dal Giappone fino in Europa, con lunghissimi viaggi. Non si volle trasformare il «Cagni» che poteva essere adibito — per le sue caratteristiche

eccezionali — a missioni belliche a lunghissimo raggio. Nove sommergibili tipo VII-C, tedeschi, sarebbero stati ceduti alla nostra Marina e avrebbero rimpiazzato, con comandanti ed equipaggi italiani, le altre unità adibite ai trasporti. Finalmente i nostri sommergibilisti avrebbero avuto la possibilità di competere in Oceano con mezzi non inferiori a quelli dell'alleato germanico. Ma l'otto settembre era imminente e i nove VII-C, ceduti agli italiani fra i primi di agosto e i primi di settembre, non ebbero nemmeno la possibilità di uscire in missione, poiché sopraggiunse la notizia dell'armistizio.

Dei sette gloriosi battelli italiani, due restarono a Bordeaux e vi furono sorpresi dall'armistizio, cadendo quindi in mani tedesche: il «Bagnolini» ed il «Finzi». Due scomparvero durante la loro missione verso le acque dell'estremo oriente e di essi nulla si è mai saputo: il «Barbarigo» ed il «Tazzoli», due fra i più gloriosi sommergibili di Betasom. Il primo era comandato dal tenente di Vascello Umberto De Julio, il secondo dal Capitano di Corvetta Giuseppe Gaito.

Il «Cappellini», al comando del Capitano di Corvetta Walter Auconi, che a Betasom era stato Capo del Servizio Armi per lungo tempo, imbarcò 95 tonnellate di materiali vari e, con un viaggio lunghissimo (11 maggio-9 luglio) giunse a Sabang e di qui si trasferì a Singapore dove era previsto avrebbe dovuto sorgere una nuova base di sommergibili italiani per l'Estremo Oriente, della quale avrebbe dovuto far parte la nave coloniale «Eritrea», giunta in Giappone dall'Africa Orientale nel marzo del 1941.

Il «Giuliani» partì da Betasom al comando del C. C. Mario Tei, il 16 maggio, con 130 tonnellate di materiali diversi, ma il giorno dopo rientrò alla base per un'avaria al timone. Ripartì il 23 maggio, e — dopo aver subito duri attacchi dall'aria ed avere invano atteso, per ordine di Betasom, il «Tazzoli» che non dava segno di sé a 300 miglia a levante di S. Elena — proseguì la lunga rotta e giunse a Singapore il primo agosto.

Anche il «Torelli», al comando del tenente di Vascello Enrico Gropello, subì numerosi attacchi aerei, venne rifornito

in mare da un sommergibile germanico e giunse a Sabang il 26 agosto e, quindi, a Singapore. Era partito da Betasom il 16 giugno, insieme al «Cagni» e al «Barbarigo».

L'otto settembre «Cappellini», «Giuliani» e «Torelli» (quest'ultimo ai lavori) vennero catturati dai giapponesi, quindi ceduti alla marina tedesca che li impiegò direttamente con propri equipaggi. L'«Eritrea» sorpresa dall'armistizio fra Singapore e Sabang, riuscì a raggiungere Colombo, nell'isola di Ceylon.

Così si chiudeva l'epopea dell'Atlantico durante la quale i nostri sommergibilisti avevano compiuto gesta eroiche, missioni difficili spesso coronate da successo, affrontato coraggiosamente una guerra per la quale i nostri battelli non erano certo i più adatti.

Nei 40 mesi di lotta, le nostre unità subacquee affondarono 101 navi per complessive 569 mila tonnellate. Anche se i battelli il cui nome è legato a Betasom sono 32, bisogna però tener presente che, a causa delle perdite e del rientro in Italia di 10 unità, raramente l'11° Gruppo Sommergibili ebbe alle proprie dipendenze più di 20 battelli. Ciò significa che solo in rarissimi casi operarono in mare più di sei o sette battelli per volta.

Come già abbiamo scritto, un raffronto fra i risultati ottenuti dai germanici e quelli ottenuti dagli italiani in Atlantico non è possibile. Chi tenta di farlo sul piano numerico delle tonnellate affondate è senza dubbio in mala fede o tenta polemiche faziose ed irriverenti soprattutto per la memoria di coloro che caddero al loro posto di combattimento.

Basti pensare che contro i quasi 40 mesi di nostra lotta in Atlantico stanno i 66-68 mesi di guerra subacquea germanica contro Inghilterra e America. Un raffronto, poi, fra il numero dei nostri sommergibili e quello dei battelli tedeschi ci porta a considerare che le nostre forze di Betasom erano una minima percentuale della grande flotta subacquea dell'Asse in lotta contro il comune nemico.

Resta — ed è incancellabile — un alone di gloria su quei giorni lontani che molti italiani hanno dimenticato e che

molti, addirittura, ignorano da sempre. Nel declinare, certamente momentaneo, dei valori spirituali che guidano l'esistenza dei popoli, molte memorie si sono perse, molte purissime imprese sono state sepolte dall'indifferenza ufficiale e pubblica.

Quando si dimenticano coloro che morirono e tutto offersero per la Patria, quando la memoria degli inenarrabili sacrifici da loro compiuti s'offusca, significa che una Nazione sta attraversando le sue ore più gravi. Che non sono tanto quelle della sconfitta quanto quelle dell'indifferenza e dell'ignoranza circa fatti di cui ogni paese andrebbe giustamente orgoglioso.

L'Italia e gli italiani ricorderanno, onorandole un giorno, queste memorie. Certo lo sperarono Longobardo e Fecia di Cossato, Gazzana e Todaro, e tutta la grande schiera di marinai caduti, così come lo sperano ancora i superstiti. Ciò avverrà, non v'è dubbio, anche se noi non vedremo quel giorno, forse lontano.

Solo così la vicenda eroica ed umanissima dei Sommergibilisti Italiani in Atlantico avrà avuto ragione di essere, e non saranno caduti invano migliaia di marinai, sottufficiali e comandanti.

Un giorno la storia che abbiamo narrato in queste pagine diverrà leggenda, e protagonisti ne saranno gli uomini che morirono e si batterono nell'immensità del profondo Atlantico per la bandiera italiana: essi, quelli di Betasom.

APPENDICE

(1) Fu accertato, nel dopoguerra, che nell'ultima missione senza ritorno il « Da Vinci » affondò 58.973 t.s.l. di naviglio nemico. Quanto all'affondamento di un incrociatore della classe « Pensacola » da parte dell'« Archimede », abbiamo visto che si trattò, invece, d'un attacco andato a vuoto.

I SOMMERGIBILI DI BETASOM

L'elenco che segue comprende i 32 battelli che operarono alle dipendenze del Comando Superiore delle Forze Subacquee in Atlantico (11° Gruppo). Di questi 32 sommergibili, 16 non fecero ritorno alla base e precisamente: « Calvi », « Tarantini », « Glauco », « Marcello », « Nani », « Barbarigo », « Faà di Bruno », « Morosini », « Tazzoli », « Malaspina », « Baracca », « Bianchi », « Marconi », « Da Vinci », « Archimede », « Ferraris ». Altri 10 rientrarono in Mediterraneo verso la fine del 1941 e precisamente: « Argo », « Velella », « Otaria », « Dandolo », « Veniero », « Mocenigo », « Emo », « Brin », « Guglielmotti », « Perla ».

Dopo l'armistizio, il 20 settembre 1943, il « Cagni » raggiungeva il porto britannico di Durban (Sud Africa); il « Finzi » e il « Bagnolini » venivano catturati a Betasom dai tedeschi; « Torelli », « Giuliani » e « Cappellini » che avevano raggiunto l'Estremo Oriente, venivano catturati dai giapponesi.

L'elenco è diviso per classi o tipi; vi si riportano le seguenti caratteristiche tecniche: Var. = Varato il; D = Dislocamento (al numeratore il D. in superficie, al denominatore il D. in immersione); V = Velocità (al numeratore in superficie, al denominatore in immersione); Aut. = autonomia (come sopra; l'autonomia è rapportata alla velocità, solitamente quella « economica » e quella massima di resistenza); M = motori (per la navigazione in superficie al numeratore, per quella in immersione, al denominatore); lung. = lunghezza; larg. = larghezza massima; Arm = armamento; C = cannone; TLS = Tubo lanciasiluri (AV = avanti; AD = Addietro); Mitr = mitragliere; E = equipaggio.

Si riporta, nell'elenco, anche il tonnellaggio affondato dai singoli sommergibili: si tratta di tonnellaggio sicuramente affondato, la cui attribuzione all'azione dei diversi sommergibili è basata sul riconoscimento da parte avversaria dopo la fine del conflitto.

Sono elencati anche il giorno di inizio della dipendenza di ciascun sommergibile da Betasom, la data della perdita o del rientro o della

cattura, e i nomi dei diversi Comandanti di ciascuna unità durante le operazioni in Atlantico. Tutti questi dati sono stati tratti dal volume «I Sommergibili Italiani», edito dall'Ufficio Storico della Marina e del volume «I Sommergibili negli Oceani» pure dell'Ufficio Storico della Marina.

CLASSE «ARGO»

ARGO - Var. 1936 - a Betasom 24/10/40 - Rientrato in Italia 20/10/41 - a suo attivo 5066 tsl - Comandante: Crepas.

VELELLA - Var. 1936 - a Betasom 25/12/40 - Rientrato in Italia 25/8/41 - Comandante: Terra

Caratteristiche:

794	14	10176/8,5	5300/14	750HP
D —;	V —;	Aut. —;	M. —;	
1018	8	100/3	8/8	400HP

lung. 63,15; larg. 6,93; E.44;

Arm: 6 TLS (4/AV + 2 AD); 1 C.100/47; 2 mitr. 13,2 singole

CLASSE «SAINT BON»

CAGNI - Var. 1940 - a Betasom 20/2/43 - a Durban 20/9/43 - a suo attivo 5840 tsl - Comandanti: Liannazza, Toselli.

Caratteristiche:

1703	16,9	13460/9
D —;	V —;	Aut. —;
2164	8,5	107/3,5

10700/12

Aut. M. ausiliario: 19500/7,5;

10/8,5

2300HP

M. —;

900HP

E 78; Arm: 14 TLS (8 AV + 6 AD) 32 siluri; 2C 100/47; 4 mitr. 13,2 binate su affusti a scomparsa.

CLASSE «LIUZZI»

BAGNOLINI - Var. 1939 - a Betasom 30/9/40 - Catturato 8/9/43 dai tedeschi e denominato «U.it 22» - a suo attivo 3660 tsl - Comandanti: Tosoni - Chialamberto - Tei - Corsi - Amendolia.

GIULIANI - Var. 1939 - a Betasom 6/10/40 - catturato dai Giapponesi 8/9/43 a Singapore e consegnato ai tedeschi che lo denominarono «U.it 23» - dal marzo '41 al maggio '42 a Gotenhafen per gli addestramenti del nostro personale - a suo attivo 16.104 tsl - Comandanti: D'Elia, Raccanelli, Bruno, Tei.

TARANTINI - Var. 1940 - a Betasom 5/10/40 - perduto per siluramento del Smg ingl. Thunderbolt dinanzi alle foci della Garonna il 15/12/40 - Comandante: Jaschi.

Caratteristiche:

1166	18	13000/8	3200/17	1750HP
D —;	V —;	Aut. —;	M. —;	
1484	8	108/4	8/8	750HP

lung. 76,1; larg. 6,98; E 57;

Arm. 8 TLS (4 AV + 4 AD); 1 C. 100/47; 4 mitr. 13,2 binate su affusti a scomparsa

CLASSE «GLAUCO»

GLAUCO - Var. 1935 - a Betasom 22/10/40 - autoaffondato dopo combattimento con ct brit. «Wishart», ovest Gibilterra, il 27/6/41 - Comandanti: Mellina, Baroni.

OTARIA - Var. 1935 - a Betasom 6/10/40 - rientrato in Italia 14/9/41 - a suo attivo 4662 tsl - Comandante: Vocaturo.

Caratteristiche:

1055	17,1	9760/8	2825/17	1500HP
D —;	V —;	Aut. —;	M. —;	
1325	8	110/3	8/8	550HP

lung. 73; larg. 7,2; E 57; Arm.: 8 TLS (4 AV + 4 AD); 2 C. 100/47 - 2 mitr. 13,2 singole

CLASSE «MARCELLO»

MARCELLO - Var. 1937 - a Betasom 2/12/40 - affondato a NW Irlanda fra il 7/2 e il 6/4/41 - Comandante: Teppati.

DANDOLO - Var. 1937 - a Betasom 10/9/40 - rientrato in Italia 2/7/41 - a suo attivo 6554 tsl - Comandante: Boris.

VENIERO - Var. 1938 - a Betasom 2/11/40 - rientrato in Italia il 17/8/41 - a suo attivo 4978 tsl - compiuto primo forzamento Gibilterra in immersione con rientro in Patria il 7/7/40 al comando di Buonamici - fu poi al comando di Petroni.

MOCENIGO - Var. 1937 - a Betasom 26/12/40 - rientrato in Italia 23/8/41 - a suo attivo 1246 tsl - Comandante: Agostini.

NANI - Var. 1938 - a Betasom il 4/11/40 - scomparso fra il 3/1 e il 20/2/41 a NW dell'Irlanda - a suo attivo: 1 nave 1583 tsl - un trawler 570 tsl. Comandante: Polizzi.

BARBARIGO - Var. 1938 - a Betasom 8/9/40 - scomparso fra il 16/6 e il 31/8/43 in Atlantico Orientale - a suo attivo 33.827 tsl - Comandanti: Ghiglieri, Murzi, Grossi, Di Julio.

EMO - Var. 1938 - a Betasom 3/10/40 - rientrato in Italia 27/8/41 - a suo attivo 10.958 tsl - Comandanti: Liannazza, Roselli.

FAA' DI BRUNO - Var. 1939 - a Betasom 5/10/40 - scomparso fra il 31/10/40 e il 5/1/41 a NW Irlanda - Comandante: Enrici.

CAPELLINI - Var. 1939 - a Betasom 5/11/40 - catturato dai Giapponesi 8/9/43 a Sebang - a suo attivo 31.648 tsl - Comandanti: Todaro, Revedin, Auconi.

MOROSINI - Var. 1938 - a Betasom il 28/11/40 - scomparso fra l'8/8 e il 10/9/42 Golfo di Biscaglia - a suo attivo 40.927 tsl - Comandanti: Criscuolo, Fraternale, D'Alessandro.

Caratteristiche:

1060 17,4 7500/9,4 2500/17 1500HP
D —; V —; Aut. —; M. —;
1313 8 120/3 8/8 550HP
lung. 73; larg. 7,20; E 57; Arm. 8 TLS (4 AV + 4 AD); 2 C. 100/47;
4 mitr. 13,2 binate su affusti a scomparsa.

CLASSE « CALVI »

CALVI - Var. 1935 - a Betasom il 23/10/40 - autoaffondatosi dopo combattimento col Ct « Lulworth » nell'Atlantico Centrale 15/7/42 - a suo attivo 29.603 tsl - Comandanti: Caridi, Olivieri, Longobardo.

FINZI - Var. 1935 - a Betasom 29/9/40 (passa per primo lo stretto di Gibilterra il 12/6/40) - catturato dai tedeschi l'8/9/43 e battezzato U.it.21 - a suo attivo 26.222 tsl - Comandanti: De Dominici, Giudici, Amendolia, Rossetto.

TAZZOLI - Var. 1936 - a Betasom 24/10/40 - affondato fra il 17/5 e il 31/8/43 probabilmente Atlantico Orientale - a suo attivo 96.553 tsl - Comandanti: Raccanelli, Fecia di Cossato, Gaito.

Caratteristiche:

1550 17,1 11400/8 5600/14
D —; V —; Aut. —; M. —;
2060 7,9 120/3 7/7,9

2200HP

M. —; lung. 84,3; larg. 7,71; E 72; Arm.: 8 TLS 533 (4 AV + 900HP

4 AD); 2 C. 120/45 - 4 mitr. 13,2 binate.

CLASSE « MARCONI »

MALASPINA - Var. 1940 - a Betasom 4/9/40 (è il primo smg giunto a Betasom) - scomparso fra l'8/9/41 e il 18/11/41 nell'Atlantico Centro Orientale - a suo attivo 16.384 tsl - Comandanti: Leoni, Prini.

BARACCA - Var. 1940 - a Betasom il 6/10/40 - speronato ed affondato l'8/9/41 dal Ct ingl. « Croome » ad ovest Golfo di Biscaglia - a suo attivo 8.553 tsl - Comandanti: Bertarelli, Viani.

BIANCHI - Var. 1939 - a Betasom 18/12/40 - silurato smg. ingl. « Tigris » il 5/7/41 nel Golfo di Biscaglia - a suo attivo 15.580 tsl - Comandanti: Giovannini, Tosoni, Pittoni.

MARCONI - Var. 1939 - a Betasom 28/9/40 - perduto fra il 28 ottobre e il 4 dicembre 1941 - a suo attivo 16.153 tsl - Comandanti: Chialamberto, Pollina, Piomarta.

TORELLI - Var. 1940 - a Betasom 5/10/40 - catturato dai Giapponesi a Singapore 8/9/40 - a suo attivo 42.871 - Comandanti: Cocchia, Longobardo, De Giacomo, Migliorini, Gropallo

DA VINCI - Var. 1939 - a Betasom 31/10/40 - affondato dal Ct ingl. « Active » e dalla fregata ingl. « Ness » il 23/5/43 ad ovest di Capo Finisterre - a suo attivo 116.686 tsl (il massimo tonnellaggio affondato da un smg italiano in Atlantico) - Comandanti: Calda, Longanesi, Gazzana.

Caratteristiche:

1191 18 10.500/8 2900/17 1800HP
D —; V —; Aut. —; M. —;
1489 8 110/3 8/8 750HP

lung. 76,04; larg. 6,82; E 57; Arm.: 8 TLS 533 (4 AV + 4 AD);
1 C. 100/47; 4 mitr. 13,2 binate.

CLASSE « BRIN »

BRIN - Var. 1938 - a Betasom 18/12/40 - rientrato in Italia 28/8/41 - a suo attivo 7.241 tsl - Comandante: Longanesi.

GUGLIELMOTTI - Var. 1938 - a Betasom 6/5/41 - rientrato in Italia 30/9/41 - Comandante: Spagone.

ARCHIMEDE - Var. 1939 - a Betasom 7/5/41 - affondato da aerei 15/4/43 ad est coste brasiliane - a suo attivo 25.629 tsl - Comandanti: Salvatori, Gazzana, Saccardo.

Caratteristiche:

1016	17,3	9000/7,8	3800/15	1500 HP
D —; Vel —; Aut. —;				M. —;
1266	8	90/4	8/8	550 HP

lung. 72,5; larg. 6,7; E 54; Arm. 8 TLS 533 (4 AV+4 AD—); 1 C. 100/43; 4 mitr. 13,2 binati su affusti a scomparsa.

CLASSE « PERLA »

PERLA - var. 1936 - a Betasom 20/5/41 - rientrato in Italia 28/9/41 - Comandante: Napp.

Caratteristiche:

695	14	5200/8	2500/12	700 HP
D —; V —; Aut. —;				M. —;
855	7,5	74/4	7/7,5	400 HP

lung. 60,18; larg. 6,45; E. 44; Arm. 6 TLS (4 AV+2 AD); 1 C. 100/47; 2 mitr. 13,2 singole.

CLASSE « ARCHIMEDE »

FERRARIS - Var. 1934 - a Betasom 9/5/41 - affondato dal Ct. ingl. « La-merton » 25/10/41 ovest Gibilterra - Comandanti: Piomarta, Flores.

Caratteristiche:

985	17	10300/8	3300/16	1500 HP
D —; V —; Aut. —;				M. —;
1259	7,7	105/3	7/7,7	550 HP

lung. 70,5; larg. 6,87; E. 55; Arm. 8 TLS (4 AV+4 AD); 1 C. 100/43; 2 mitr. 13,2 singole.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

UBALDINO MORI UBALDINI, ALDO COCCHIA - *I Sommergibili negli Oceani*. Ed. Ufficio Storico della Marina Militare, 1959.

S. W. ROSKILL Royal Navy - *History of the Second World War - The War at Sea 1939-1945*. Londra, H.M.S.O., 1954.

S. E. MORISON - *History of U.S. Naval Operations in World War II*. Boston, 1957.

KARL DOENITZ - *Dieci anni e venti giorni*. Ed. Garzanti, 1960.

WINSTON CHURCHILL - *La seconda guerra mondiale*. Ed. Mondadori.

GIUSEPPE FIORAVANZO - *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*. Ed. Uff. Storico della Marina Militare, 1959.

FRIEDRICH RUGE - *La guerra sul mare 1939-1945*. Ed. Garzanti, 1961.

DONALD MACINTYRE - *La battaglia del Mediterraneo*. Sansoni, 1965.

WOLFGANG FRANK - *I lupi e l'Ammiraglio*. Ed. Baldini & Castoldi, 1959.

GUIDO GIGLI - *La seconda guerra mondiale*. Ed. Laterza, 1964.

PIETRO SILVA - *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'Impero italiano*. Ed. ISPI, 1943.

ANTHONY MARTIENSSEN - *Hitler e i suoi ammiragli*. Ed. Garzanti, 1950.

MARIO LEONI - *Sangue di Marinai*. Ed. Europec.

ALDO COCCHIA - *Sommergibili all'attacco*. Ed. Rizzoli, 1955.

ANTONINO TRIZZINO - *Sopra di noi l'Oceano*. Ed. Longanesi & C., 1962.

ANTONINO TRIZZINO - *Navi e poltrone*. Longanesi & C., 1959.

ANTONIO MARONARI - *Un sommergibile non è rientrato alla base*. Tipografia Giuseppe Bianchi, Milano, 1953.

TEUCLE MENEGHINI - *Cento sommergibili non sono tornati*. Ed. CEN, Roma, 1964.

- MARC'ANTONIO BRAGADIN - *Che ha fatto la Marina?* Ed. Garzanti, 1949.
- ROMEO BERNOTTI - *Storia della guerra nel Mediterraneo 1940-1945*. Vito Bianco ed., 1960.
- P. K. KEMP - *Key to Victory*. Little, Brown and Company, Toronto, 1957.
- JÜRGEN ROHWER - *La guerra dei sommergibili ed il suo fallimento nel 1943*. Traduzione di P. M. Pollina in « Rivista Marittima », 1961.
- PAOLO M. POLLINA - *I sommergibili italiani*. Ed. Ufficio Storico della Marina, 1963.
- Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939-1945*. Admiralty, Londra, 1947.

INDICE DELLE NAVI

- Active 194, 199.
- Alfred Olsen 101.
- Aliseo 104.
- Andalucia Star 152.
- Andreas 194.
- Anemone 71.
- Archimede 34, 107, 108, 192, 193, 199, 200, 208.
- Argo 34, 54, 72, 121, 122, 134.
- Ark Royal 133.
- Asturia 201.
- Athenia 16.
- Atlantis 112, 144, 202.
- Aurillac 100.
- Bagnolini 54, 64, 72, 129, 131, 205, 206.
- Balilla 32, 41.
- Baracca 54, 128.
- Barbarigo 54, 65, 78, 131, 165, 166, 167, 168, 171, 173, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 192, 205, 206, 207.
- Barham 132.
- Bianchi 43, 54, 77, 78, 81, 89, 128.
- Bideford 152.
- Bismark 138.
- Brin 34, 43, 54, 65, 121, 122, 126, 127, 134, 179.
- British Fame 46, 49, 50, 51.
- Cagni 200, 201, 205, 207.
- California 169, 176, 183, 184, 186.
- Calvi 46, 131, 144, 146, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 167, 202.
- Cappellini 34, 43, 52, 53, 54, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 119, 203, 205, 206, 207.
- Caracciolo 200.
- Cavour 24.
- Commandante Lyra 167, 179, 180, 181, 182, 184, 192.
- Croome 128.
- Dandolo 54, 65, 134.
- Da Vinci 54, 103, 131, 144, 179, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 205, 208.
- De Grasse 60.
- Doria 24.
- Duisburg 158.
- Emo 54, 121, 122, 126, 134.
- Empire Zeal 194.
- Empress of Canada 196.
- Eritrea 206, 207.
- Eumaeus 95, 96.
- Faà di Bruno 54, 69, 70.
- Fernlane 101.
- Ferraris 107, 108, 118, 131.
- Fieramosca 34.
- Finzi 3, 43, 54, 64, 144, 162, 195, 196, 202, 204, 205, 206.
- Foca 34.
- Galilei 118.
- Giuliani 54, 162, 198, 205, 206, 207.
- Glauco 34, 54, 55, 134.
- Greer 138, 139, 140.
- Guglielmotti 107, 108, 134.
- Hastings 152.
- Havelock 70.
- Horn Shell 179.
- Hurricane 77.
- Idaho 176.
- John Drayton 197.
- Kabalo 53, 54, 93, 95.
- Laconia 52, 203, 204.
- Liuzzi 34.
- London 172.
- Londonderry 152, 156.
- Lonyssa 197.
- Lulworth 152, 153, 154, 155, 156.
- Lulworthill 196.
- Macon 179.

Malaspina 44, 45, 46, 47, 49, 50,
51, 52, 54, 65, 66, 67, 69, 81,
128, 131, 157, 158, 159, 160,
161.
Manaar 197.
Marcello 34, 41, 54, 77, 144.
Marconi 34, 54, 64, 70, 121, 122,
123, 125, 126, 131, 134, 144,
179.
Marcus Withman 194.
Maryland 169, 176, 183, 184, 186.
Mc Cobb 146.
Mc Dougal 167, 180.
Micca 34, 41.
Millelire 32.
Millo 200.
Milwaukee 167, 168, 180, 181, 182,
183, 184, 185, 186, 187, 192,
193.
Mississippi 173, 176.
Mocenigo 54, 56, 57, 58, 121, 126,
134.
Moffett 167, 168, 180, 181, 182,
183, 184, 185, 186, 187, 192,
193.
Montgomery 77.
Morosini 54, 77, 131, 144, 147.
Nani 54, 71.
Ness 194, 199.
New Mexico 176.
Norress 141.
Northmark 113.
Omaha 167, 180.
Otaria 54, 65, 78, 81, 84, 87, 88,
134.
Pensacola 193, 208.
Perdigao 192.
Perla 34, 107, 108, 109, 110, 111,
112, 113, 114, 134.
Perwinkle 77.
Petunia 175, 177, 178, 179, 188.
Pyton 144, 202.
Queen Elizabeth 118.
Remo 201.
Repulse 17.
Romolo 34, 201.

Royal Oak 17.
Royal Sceptre 16.
Saint Bon 34, 200.
Sambilan 197.
Sciesa 32.
Shakespeare 94.
Tamesis 112.
Tarantini 54, 71, 72.
Tazzoli 34, 54, 97, 98, 99, 100,
101, 102, 103, 104, 105, 131,
144, 145, 191, 198, 202, 205,
206.
Texas 138.
Thunderbolt 72.
Thrush 167, 181, 192.
Tigris 128.
Torelli 54, 62, 74, 75, 131, 144,
150, 151, 163, 202, 205, 206,
207.
Torricelli 118.
Toti 32.
UB-68 3.
U-7 5.
U-8 5.
U-9 5.
U-30 16.
U-47 17, 18, 104, 171, 172.
U-48 15.
U-99 18.
U-100 18.
U-123 140, 141, 142.
U-130 152, 155.
U-203 138.
U-625 139.
Urla 76.
Usarmo 60.
Valiant 118.
Veerhaven 194.
Velella 34, 54, 121, 122, 125, 127,
134.
Veniero 46, 54, 121, 126, 127, 134.
Warspite 170.
Watchman 43.
Wishart 134.
Wolverine 18, 104.
Zangara 102.

INDICE DEI NOMI

Agostini 54, 56, 58, 120, 121. 93, 94, 103, 108, 116, 118, 119,
120, 128, 129, 132, 133, 138,
Amendolia 78. 140, 142, 143, 144, 146, 151,
Auconi 62, 206. 154, 171, 172, 182, 202, 203.
Dominici 3, 43, 54.
Bertarelli 54.
Bianchini 102.
Bohem 12.
Borghese 118.
Boris 54, 63.
Bozzi 155.
Bragadin 10.
Bresina 173.
Bruno 162.
Buonamici 46.
Burgio 156.
Calda 54.
Cammarata 168.
Capone 62.
Caridi 46.
Cavagnari 25, 27.
Cavallero 133, 134.
Chialamberto 54, 129.
Churchill 5, 9, 11, 17, 18, 19, 31,
59, 137, 138, 143, 163, 171, 172,
204.
Ciotti 72.
Cocchia 25, 26, 54, 61, 71, 89, 92,
96, 103.
Cordell Hull 137.
Crepas 54, 121.
Criscuolo 54.
Crucilla 62.
D'Alessandro 147.
De Giacomo 131, 144, 202.
De Julio 189, 206.
D'Elia 54.
Del Santo 168.
Del Vecchio 196.
De Moratti 62.
De Santis 72.
Di Losa 62.
Doenitz 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11,
12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 27,
28, 31, 33, 34, 39, 40, 41, 42,
52, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 76,
93, 94, 103, 108, 116, 118, 119,
120, 128, 129, 132, 133, 138,
140, 142, 143, 144, 146, 151,
154, 171, 172, 182, 202, 203.
Endrass 18.
Enrici 54, 69.
Esposito 72.
Falangola 33.
Fecia di Cossato 74, 97, 98, 99,
100, 101, 102, 103, 104, 105,
117, 118, 131, 144, 145, 151,
191, 202, 208.
Fenu 62.
Fioravanzo 25, 26.
Flores 131.
Frauenheim 18.
Frank 18, 140.
Fraternal 78, 131, 144.
Gaito 206.
Gazzana 74, 103, 117, 118, 191,
192, 193, 194, 196, 197, 199,
200, 208.
Ghiglieri 54, 65, 78.
Giannaso 122.
Gigli 137.
Giovannini 54, 77, 89, 117, 120.
Giudice 62, 144, 202.
Gleason 140.
Goering 15, 26.
Gropello 206.
Grossi 165, 166, 167, 168, 169,
170, 171, 174, 175, 176, 177,
178, 184, 186, 187, 188, 189,
193, 202.
Hitler 10, 11, 12, 15, 18, 139.
Jaschi 54, 71.
Jenisch 18.
Joos 161.
Knight 46, 51.
Kretschmer 18.

Langer 140.
 Legnani 204.
 Lemp 16.
 Leoni 33, 39, 44, 46, 47, 48, 49,
 51, 55, 157.
 Liannazza 54, 200.
 Liebe 18.
 Lo Cocco 194.
 Longanesi 54, 65, 98, 103, 117,
 120, 121, 127, 128, 144, 179,
 193, 205.
 Longobardo 74, 75, 117, 120, 149,
 150, 151, 152, 153, 155, 156,
 208.
 Lüth 18.
 Macintyre 25.
 Maffettone 155.
 Marchion 154.
 Maronari 98, 99, 101, 104.
 Masi 92.
 Mellina 39, 54, 55.
 Meneghini 69, 70.
 Mori Ubaldini 71.
 Murzi 131, 178.
 Musotto 47.
 Mussolini 23, 25, 26.
 Napp 108, 109, 112, 113.
 Nimitz 203.
 North 155, 156.
 Odorici 48.
 Ohern 18.
 Olivieri 131, 146, 202.
 Paolucci 118.
 Parona 59, 61, 62, 64, 65, 116, 117,
 120, 145, 201.
 Pedrotti 75.
 Pelizzi 54, 71.
 Petroni 54, 121, 126.
 Piomarta 108, 134.
 Polacchini 35, 39, 41, 117, 120,
 145, 146, 152, 158, 161, 189,
 202, 204, 205.
 Pollina 13, 121, 122, 123, 126, 131,
 179.
 Prien 17, 18, 103, 104, 170, 171,
 172, 192.

Prini 128, 131, 157.
 Raccanelli 54.
 Raeder 4, 10, 11, 12, 13, 15, 26,
 27, 28, 40.
 Revedin 203.
 Riccardi 133, 134, 157, 159, 197.
 Rini 155, 156.
 Rogge 112, 113.
 Rohwer 13.
 Roosvelt 9, 138, 139, 143.
 Rösing 61.
 Roskill 9, 17.
 Roselli Lorenzini 121, 126, 200,
 201.
 Rossetti 118.
 Rossetto 196.
 Ruge 10, 11, 13, 14, 15, 26, 28.
 Russo 155.
 Saccardo 193.
 Salvatori 108.
 Sandroni 111.
 Schepke 18.
 Schnee 18.
 Schultze 15, 18.
 Sestini 61.
 Silva 23.
 Spagone 108.
 Stark 138, 139.
 Stieповich 96, 97.
 Tei 206.
 Tendi 168, 169, 187.
 Teppati 54, 77.
 Terra 54, 121.
 Thaan di Revel 32.
 Todaro 41, 52, 55, 74, 91, 92, 93,
 94, 95, 96, 119, 147, 151, 208.
 Tosoni 54, 72, 78, 89, 128.
 Trizzino 40, 93, 112, 133, 157,
 158, 161.
 Viani 128.
 Villa 154.
 Vocaturo 54, 65, 78, 84, 88, 120.
 Volterrani 47.
 Von der Goltz 116.
 Wohlfahrt 18.

INDICE

<i>Dedica</i>	pag. 000
<i>Presentazione</i>	» 000
<i>Ringraziamento</i>	» 000

PARTE PRIMA

I LUPI DI DOENITZ	pag. 1
CAP. I - La Battaglia dell'Atlantico	» 3

PARTE SECONDA

CORSARI IN OCEANO	pag. 21
CAP. II - Gli accordi di Friedrichshafen	» 23
CAP. III - Gli squali sotto la Rocca	» 31
CAP. IV - L'Oceano delle tempeste	» 59
CAP. V - Due assi all'attacco: Todaro e Fecia di Cossato	» 91
CAP. VI - Lungo viaggio intorno all'Africa: il « Perla » e gli altri	» 107
CAP. VII - L'estate dei convogli (giugno-settembre 1943)	» 115

PARTE TERZA

LA SVOLTA FATALE	pag. 135
CAP. VIII - Operazione « Paukenslag »	» 137
CAP. IX - In un alone di fuoco (La fine di Longobardo sul « Calvi »)	» 149
CAP. X - Un'ombra dagli abissi: Il « Barbarigo »	» 165
CAP. XI - Un giorno ricorderanno	» 191
Appendice	» 209
Bibliografia essenziale	» 217
Indice delle navi	» 219
Indice dei nomi	» 221

